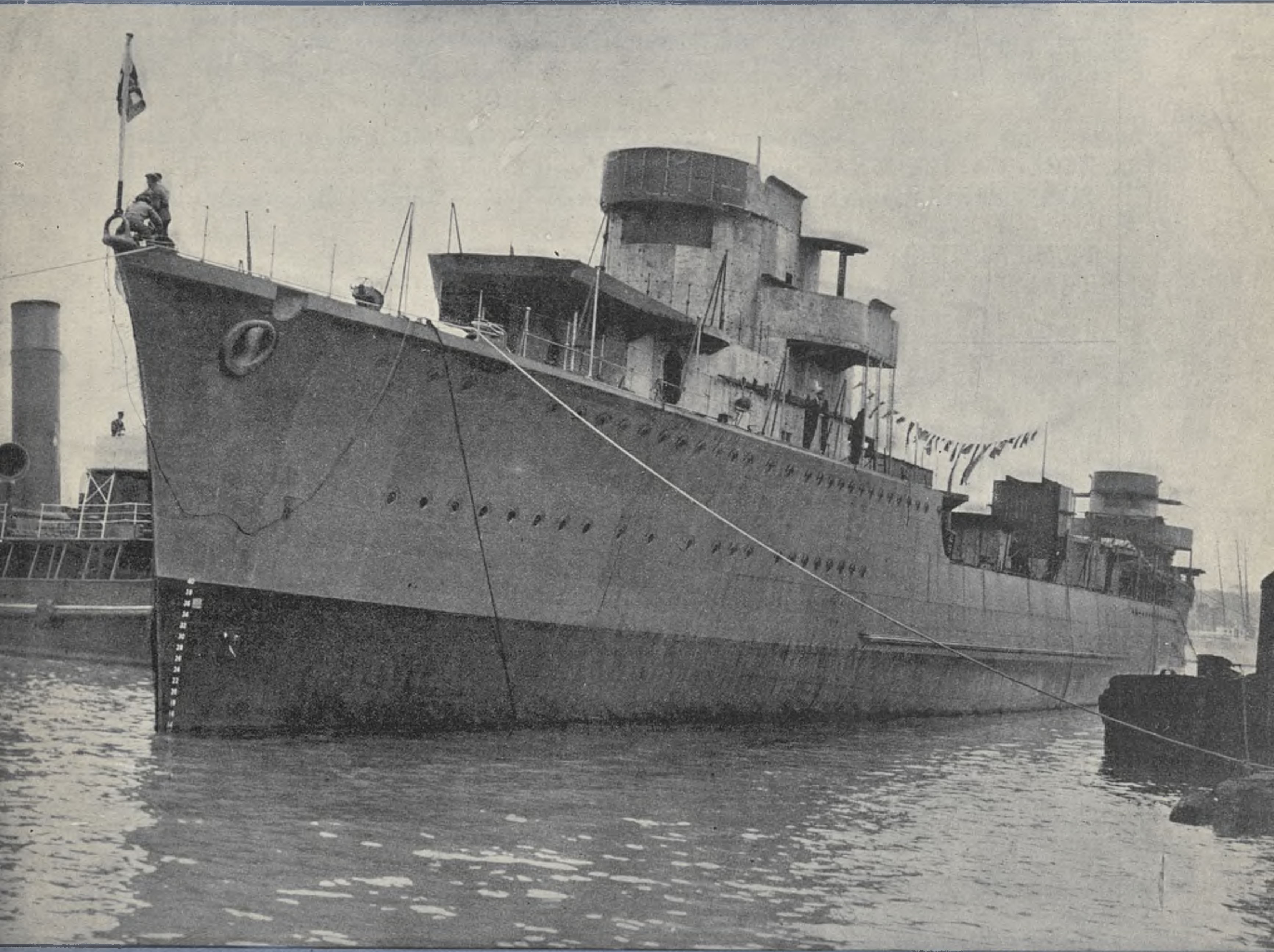
FLOTA POLSKA



Nr. 33 — 1936 R

NOWY POLSKI KONTRTORPEDOWIEC „BŁYSKAWICA", WYBUDOWANY W STOCZNI ANGIELSKIEJ, WYPORNOŚĆ 2.200 TON

LLOYD BYDGOSKI

SPÓŁKA AKCYJNA

CENTRALA w Bydgoszczy, ul. Grodzka 17/19. Tel. 25-60

ODDZIAŁY:

w WARSZAWIE: Port Handlowy Praga, ulica Zamoyskiego Nr. 2, telefon 10-04-19,
w GDAŃSKU: ulica Schäferei 15, telefon 274-46,
w GDYNI: Port, ulica Celna 4, telefon 13-29.

AGENTURY:

w Grudziądzu, Toruniu, Włocławku i Płocku.

LINJE REGULARNE towarowo-holownicze
GDYNIA (GDAŃSK) — WARSZAWA,
„ „ — BYDGOSZCZ,

LINJA przybrzeżno-morska GDYNIA—GDAŃSK i odwrotnie.
ŻEGLUGA RZECZNA, holowanie, przewóz, flisactwo, spedycja, magazynowanie.
PORT PRZEŁADUNKOWY w Kapuściskach-Małych, st. kolejowa Bydgoszcz-Wschód — z własną bocznicą kolejową i magazynami.
PRZEŁADUNEK towarów z wagonów do barek i odwrotnie.
TRANSPORT ładunków masowych z miejscowości położonych nad NOTECIĄ i WISŁĄ — do Gdańska i Gdyni.

Najtańsze
w sprzedaży
Najtrwalsze
w użyciu



FRANCUSKA SPÓŁKA AKCYJNA
JENERALNA KOMPANJA
PRZEMYSŁU PRZĘDZALNIANEGO
TOW. ANON. ZAKŁADÓW

Allart, Rousseau & S-ka

w ŁODZI

SIEDZIBA W ROUBAIX (FRANCJA)

Czesalnia, Przędzalnia, Farbiarnia
i Drukarnia wełny w Łodzi
Tkalnia, Farbiarnia i Wykończalnia
w Tomaszowie-Mazowieckim

Kapitał 40.025.000 franków

COMPAGNIE GÉNÉRALE
DES INDUSTRIES TEXTILES
S-TÉ A-ME DES ETABLISEMENTS

Allart, Rousseau & C-ie

LODZ

SIÈGE SOCIAL À ROUBAIX (FRANCE)

Peignage, Filature, Teinture
et Impression de laines à Lodz
Tissage, Teinture et Apprêt
à Tomaszów-Mazowiecki

Capital 40.025.000 de francs

Cena 2 zł.

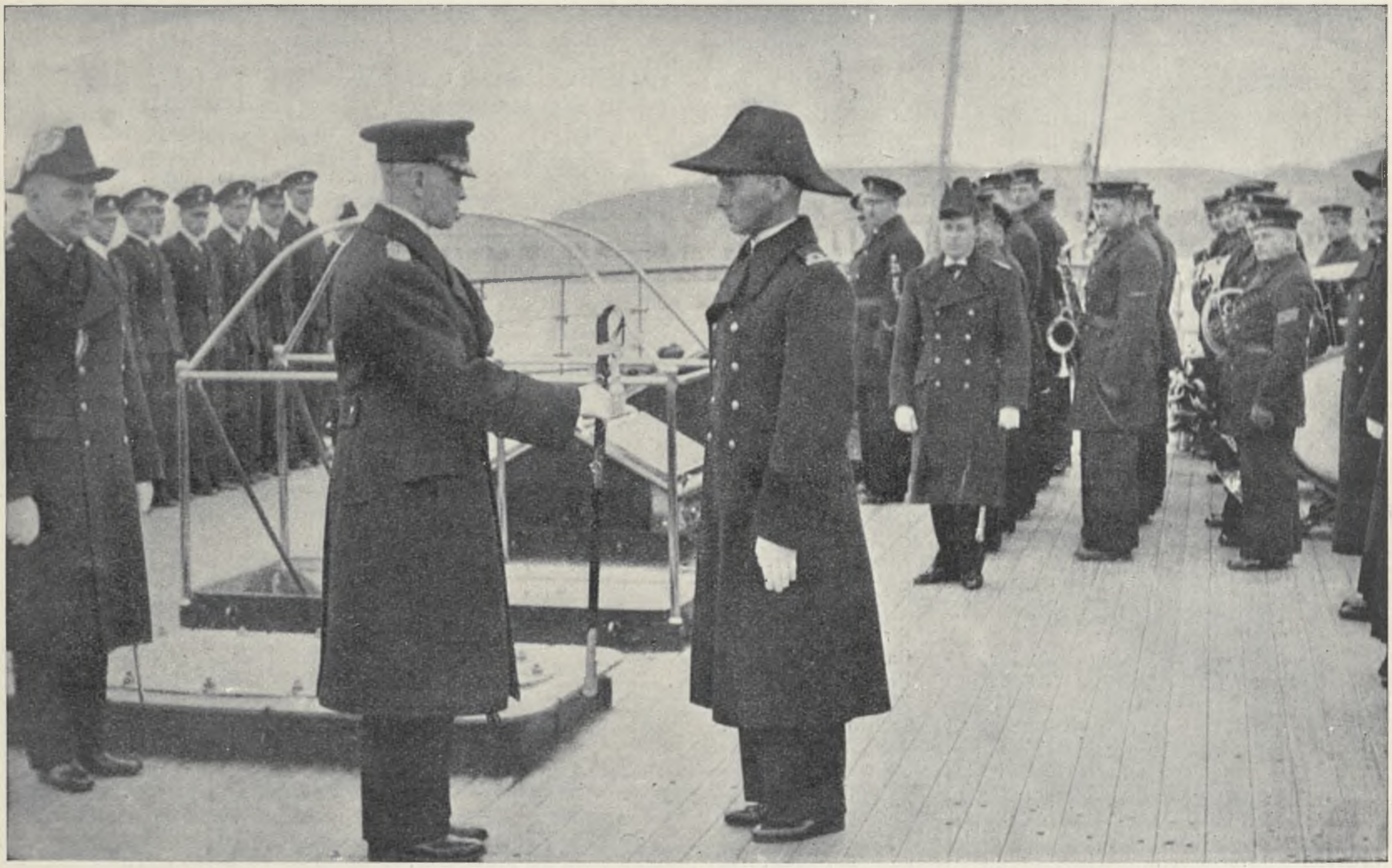
FLOTA POLSKA

czasopismo gospodarcze dla spraw żeglugi morskiej powietrznej i kolonjalnych

POD REDAKCJĄ RADOSŁAWA KRAJEWSKIEGO I TOMASZA Ks. LUBOMIRSKIEGO

Rok IX | Warszawa, 1936 r. | Nr. 33

POLSKIE SZKOLNICTWO MORSKIE



Promocja podchorążych marynarki wojennej dn. 15 października 1936 r. na ORP „Bałtyk". Szef marynarki wojennej admirał Świrski wręcza szpadę absolwentowi szkoły

WYSTĄPIENIE POLSKI W LIDZE NARODÓW W SPRAWIE KOLONJI

Kolonje poniemieckie zostały przejęte w r. 1921 w tymczasowy zarząd (na lat dziesięć) przez cztery państwa: Anglję, Francję, Belgję i Japonję.

W r. 1931 upłynął termin, w którym mandaty tych państw odnośnie tymczasowego zarządu wygasły. Żadne jednak państwo wyraźnie nie wystąpiło o nowy, zgodny z gospodarczemi i populacyjnemi potrzebami zwycięzców podział, bo któż mógł przeciwstawić swoją flotę wojenną flocie owych państw.

Ze względu jednak na złagodzenie gospodarczego kryzysu światowego, odczuwanego przez wszystkich, zwłaszcza europejczyków, ze względu na specjalny brak surowców we Włoszech, Niemczech, Japonji, Polsce i ze względu na nadmierny przyrost ludności w niektórych państwach i zamknięcie granic przez inne państwa (Ameryka, Francja i t. p.) dla ich emigracji, sprawa kolonji staje się coraz bardziej aktualna.

Niezwykle aktualna jest ona i w Polsce, której brak surowców i która nie posiada terenów kolonizacyjnych dla nadmiaru swej ludności, zwłaszcza ludności żydowskiej tak zwalczanej w ostatnich latach w Palestynie.

To też dn. 19 września r. b. na prywatnem posiedzeniu Rady Ligi Narodów, na którem rozpatrywano sprawy wewnętrzno-administracyjne Ligi, minister J. Beck okolicznościowo w tej sprawie wystąpił, a mianowicie przy okazji nominacji do stałej komisji mandatów kolonjalnych lorda Hailey'a na miejsce ustępującego lorda Lugarda.

Po wyrażeniu należytego uznania przedstawionemu kandydatowi minister J. Beck dodał:

„Korzystam ze sposobności, aby wyrazić nadzieję, iż skład stałej komisji mandatowej będzie mógł się stać przedmiotem badań w kierunku rozszerzenia komisji, co umożliwiłoby stworzenie w jej łonie reprezentacji również dla innych państw, które dla różnych względów interesują się żywo niektórymi problematami, dyskutowanymi przez komisję mandatów".

O NOWY PODZIAŁ SUROWCÓW I KOLONJI

Niektóre z państw (Anglja, Holandja) posiadają niewspółmiernie wielkie terytorja, niewspółmiernie wielką ilość surowców w stosunku do swoich potrzeb.

Sprawę tego niegospodarczego podziału kolonij między poszczególne kraje i podziału wadliwego ze względu na gęstość zaludnienia omawiał rozumnie, rzeczowo Anglik Sir Samuel Hoare w Genewie.

W związku z tem londyńskie czasopismo „The Economist" ujęło to zagadnienie w cyfry, które są dość wymowne i z któremi Europa winnaby się bliżej zapoznać i wyciągnąć z tego należyte wnioski.

Obszary i ludność, będące w posiadaniu najrozmaitszych państw europejskich, przedstawiają się następująco:

	Powierzchnia		Ludność	
	tys. km²	% ogóln. pow.	liczba	% ludn. świata
Imperjum Brytyjskie i Egipt	35.597	27	511.612	25
Francja	12.540	9	86.110	4
Holandja	2.080	2	69.258	3
Stany Zjedn.	9 682	7	140.632	7
Związek Sowiecki	21.274	16	168.000	5·3
Reszta świata	51.766	39	1.069.040	53
w tem:				
Belgja	2.469	1·9	21.283	1·1
Portugalja	2.187	1·6	15 519	0·8
Hiszpanja	837	0.6	25.005	1·3

Z zestawienia powyższego wynika, że Imperjum Brytyjskie posiada 27% całego obszaru oraz panuje nad czwartą częścią ludności świata. Co do innych 2 wielkich państw kolonjalnych—Francji i Holandji—stanowią one mniejsze od Z. S. R. R. i Stanów Zjednoczonych imperja — tak pod względem obszaru, jak i zaludnienia.

Niżej podane zestawienie obrazuje udział różnych narodów zachodnich w produkcji światowej tych surowców, które decydują o potędze przemysłowej i samowystarczalności gospodarczej, ergo i potędze politycznej i militarnej:

	Produkcja światowa	Imperjum Brytyjskie	Francja	Holandja	Stany Zjednocz.	Z. S. R. R.	Reszta świata
	liczby abs.	%	ogólnej	produkcj	i światowej		
Pszenica — miljn. q	1.312	23·4	9·1	0·3	10·9	21·2	35·1
Jęczmień „	379	14·6	10·3	0·3	6·9	17·8	50·1
Kukurydza „	1.100	5·9	1·4	1·4	55·0	4·3	32·0
Soja — tys. q	67.870	—	—	2·7	4·7	1·5	91·1
Oliwa roślinna — tys. q	13.550	20·6	12·4	9·7	—	—	57·3
Kawa „	24.980	2·1	0·9	4·4	1·2	—	91·4
Kakao „	5 800	55·0	12·4	0·3	0·2	—	32·1
Kopra „	16.260	25·0	2·3	34·2	34·6	—	3·9
Arachidy „	60.700	62·8	14·1	3·8	6·8	—	12·5
Nasiona lniane „	36.000	8·6	0·5	0·1	3·7	21·7	65·4
Bawełna „	51.000	24 4	0 2	—	49·2	7·1	19.1
Wełna — tys. tonn	1.659	50·9	3·5	0·1	12·3	3·8	29·4
Juta — tys. q	14.605	99·5	—	—	—	—	0·5
Kauczuk — tys. tonn	1.031	58·0	1·9	37·2	—	—	2·9
Węgiel — miljn. tonn	1.100	25·4	4·5	1·2	34·4	8·5	26·0
Węgiel brunatny — miljn. tonn	178	3·7	0·6	0·1	—	—	95·6
Nafta „	208	1·8	—	2·9	59 8	11·7	23·8
Ruda żelazna „	116	10·0	29·0	—	22·1	18·8	20·1
Miedź — tys. tonn	1.050	29·8	—	—	16·8	3·0	50·4
Nikiel „	45	94·3	—	—	0 2	2·2	3·3
Cyna „	122	43·1	1·0	16·4	—	—	39 5
Ołów „	1.180	44·5	0·7	—	21·2	1·1	32·5
Cynk „	1.185	34·8	0·6	—	29·8	1·7	33·1
Chrom „	409	33·5	—	—	0·2	27·5	38·8
Siarka „	2.830	4·8	3·0	—	3·9	—	88·3
Mangan „	1,751	30·4	0·4	0·6	2·2	59·3	7·1
Piryty „	6.592	4·1	2·9	—	4·4	3·6	85·0
Bauksyt „	1.137	3 9	46·5	9·2	14·1	—	26·3
Potas „	1.910	0·2	19·8	—	6·9	—	73·1
Złoto — tys. kg	794	64·7	1·0	0·4	10·3	19·1	12·5
Srebro „	5.667	18·5	0·2	0·5	12·8	—	68·0

Co się tyczy „reszty świata" to według „The Economist"—najpoważniejszemi produktami obrotu w handlu międzynarodowym są: pszenica, kukurydza, soja, oleje roślinne, kawa, nasienie lniane, węgiel brunatny, miedź, ruda chromu, siarka, piryt, potas i srebro.

Wśród krajów, zaliczonych do „reszty świata", wielką rolę odgrywają: w zakresie produkcji pszenicy — Argentyna, Włochy i Niemcy, w zakresie produkcji jęczmienia—Niemcy, Francja, Polska, Hiszpanja, Czechosłowacja, Argentyna, Turcja, Japonja i Korea, w zakresie kukurydzy—Ameryka Południowa i Europa Południowa, w zakresie soji — Mandżurja (76·7% całej produkcji światowej), w zakresie olejów roślinnych—Europa, kawy — Brazylja (72·7%), nasion

lnianych—Argentyna, węgla brunatnego—Niemcy, miedzi — Europa, Chili, Peru, Meksyk, Japonja i Kongo Belgijskie, cyny—Boliwja, ołowiu — Meksyk, Niemcy, Hiszpanja, Jugosławja, cynku Europa, zwłaszcza Niemcy, potasu – Niemcy i srebra—Meksyk, Boliwja, Peru, Japonja, Niemcy, Jugosławja i Hiszpanja.

Imperjum Brytyjskie jest w stanie dzierżeć kontrolę nad rynkiem światowym w większości surowców, a zatem i na Indje Brytyjskie spada obowiązek zatroszczenia się tem, jak należy zaspokoić potrzeby innych państw i narodów, domagających się surowców i terenów kolonjalnych.

Nastręcza się tu samo przez się pytanie: czego Polsce najbardziej potrzeba z pośród surowców?

Odpowiedzią na to może posłużyć (ale tylko do pewnego stopnia) zestawienie tych towarów, jakie zostały w ubiegłym roku wwiezione do Polski.

Według danych głównego urzędu statystycznego w ciągu w r. 1935 wwieziono do Polski następujące surowce i towary, z których poniżej podajemy najważniejsze w zestawieniu uporządkowanem według ich wartości, zaznaczając obok ilość:

Nazwa towaru	wartość w 1000 zł.	ilość w tonn.
Bawełna	112.806	65.739
Wełna	49.689	18.507
Owoce	38.888	75 049
Skóry surowe	32.331	27.248
Łom żelazny i stare żelastwo	26.324	360.079
Tytoń surowy	20.472	8.234
Nasiona, ziarna i owoce oleiste	14.663	53.760
Tłuszcze i oleje poch. zwierzęcego	11.437	20,352
Miedź w gąskach, blokach i t. p.	10.654	11.793
Ryż	8.437	47.373
Kawa surowa	8.126	5.888
Kauczuk surowy	6.835	4.254
Juta	6.753	14.595
Herbata	6.009	.711
Rudy żelazne	5.565	247.423
Ekstrakt quebrachowy suchy	5.506	15.962
Cyna w gąskach, blokach i t. p.	5.483	922
Kakao surowe	4.789	6.641
Ruda cynkowa	4.823	64.026
Tłuszcze i oleje poch. rośl.	3.974	3.481
Jelita surowe i solone	3.684	1.341
Gliny rodzime	2.952	77.984
Celuloza	2.709	8.205
Aluminium w gąskach i t. p.	2.423	954
Koks	2.152	61.159
Korzenie kolonjalne	2.109	1.566
Rudy manganowe	1,869	63.431
Fosforyty	1.844	50.200
Skrawki papierowe, makulatury	1.730	19.936
Kalafonja	1.713	4.991
Nikiel w gąskach itp.	1.707	328
Rudy ołowiane	1.481	9.477
Zywice naturalne	1.116	7.065
Korek w stanie surowym	988	2.026
Fiber w stanie surowym	810	1.188
Minerały asfaltowe	761	4.747
Ziemia okrzemkowa	703	3.331
Garbarskie drewno, kora	672	3.464

Z tego wynika, że dla gospodarczości naszej nade wszystko potrzebne są takie kolonje, z których moglibyśmy otrzymywać wyszczególnione tu surowce. Jest jednak bardzo szeroki jeszcze zakres surowców, jak złoto, srebro i t. p., które są dla zdrowia gospodarczego państwa również nam b. potrzebne.

POLSKA MARYNARKA WOJENNA

Ogółem nasza Flota Wojenna liczy dziś 21 okrętów.

2 kontrtorpedowce — Wicher i Burza o wyporności 1.540 ton. Są to nowoczesne i najsilniejsze okręty wojenne tego typu na morzu Bałtyckiem. Wykonane zostały w stoczniach francuskich i oddane do składu floty w 1931 roku.

3 łodzie podwodne, stawiacze min — Wilk, Ryś i Żbik o wyporności nawodnej 980 ton i podwodnej 1.250 ton. Reprezentują typ dużych łodzi, wyposażonych we wszystkie współczesne zdobycze techniki. Zbudowane były i wykończone w stoczniach francuskich w ciągu 1931 — 1932 roku.

Te pięć jednostek stanowią zaczątek bojowej floty, której działaniem są wszelkie operacje zdala od wybrzeży na otwartem morzu.

Z jednostek pomocniczych, czyli takich, których działania bojowe ograniczają się do operacji w pobliżu wybrzeża, mamy:

5 torpedowców o wyporności około 350 — 375 ton — Mazur, Krakowiak, Kujawiak, Ślązak i Podhalanin. Okręty te (zbudowane w 1916—1917 roku) zostały nam przyznane przez Radę Ambasadorów z dawnej floty niemieckiej;

2 kanonierki — Komendant Piłsudski i Generał Haller o wyporności 370 ton były zakupione w 1921 r. w Finlandii;

4 traulery — Jaskółka, Czajka, Mewa i Rybitwa o wyporności 185 ton zostały wykonane w latach 1935 — 1936 przez polskie stocznie w Gdyni i Modlinie. Są to pierwsze morskie okręty wojenne zbudowane całkowicie w kraju.

Reszta naszych okrętów — to okręty specjalne, do obsługiwania floty bojowej i pomocniczej. Do tych okrętów należą:

ORP. Iskra — trzymasztowy szkuner żaglowy o wyporności 500 ton, mający za zadanie szkolenie w zaprawie morskiej przyszłych oficerów — podchorążych ze Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej.

OPR. Wilia — transportowiec wojenny o wyporności 8.700 ton i OPR. Sławomir Czerwiński — dawny statek Żeglugi Polskiej o pojemności 2.450 reg. ton brutto, zakupiony ze składek na „Dar Szkoły Polskiej“ i ofiarowany Marynarce Wojennej. Jest on dziś okrętem — matką łodzi podwodnych;



P. Kontradmirał Unrug dowódca polskiej marynarki wojennej

wreszcie OMP. Smok—okręt minowy o wyporności 655 ton i Pomorzanin—okręt hydrograficzny.

Poza tem mamy kilka holowników i kutrów oraz koszary pływające — nieczynne już stare okręty — krążownik Bałtyk i dawny szkolny statek żaglowy Lwów.

Ten skład floty wojennej niebawem zostanie uzupełniony nowemi jednostkami budującemi się na stoczniach zagranicznych.

We Francji w lipcu roku bieżącego został spuszczony na wodę stawiacz min — ORP Gryf o wyporności — ponad 2000 ton, w stoczniach angielskich budowane są dwa nowe kontrtorpedowce — OPR. Grom i Błyskawica o wyporności 2.200 ton, w Holandji zaś dwie łodzie podwodne.

Niektóre wiadomości, dotyczące sił naszych zbrojnych stanowią tajemnicę wojskową. Wiadomości tu przytoczone podajemy na podstawie danych p. O. Żukowskiego, opublikowanych obszernie w „Polsce Zachodniej".

R. K.

O BUDZENIE I ORGANIZOWANIE BOHATERSTWA POLSKIEGO JAKO SIŁY

Co przeciwstawimy wysokiej technice wojennej, wyposażeniu w sprzęt wojenny, jeżeli wróg będzie nas przewyższał pod tym względem i jeżeli, mimo nadludzkich wysiłków, nie będziemy mogli mu w tej mierze dorównać?

Co przeciwstawimy wyćwiczonym licznym dywizjom nieprzyjacielskim, jeżeli liczebność naszego narodu, liczebność naszej armji, mimo powołania pod broń wszystkich zdolnych do jej noszenia, będzie mniejsza?

Czem wówczas nad przeciwnikiem możemy dominować i co może nam dać wówczas zwycięstwo?

Te zagadnienia dziś narastają w duszy każdego Polaka. Mieć Polskę to mało, trzeba ją mieć niepodległą w duchu i gospodarczości i trzeba ją umieć obronić przed nieprzyjacielem najgroźniejszym.

Jednym z tych czynników, dzięki którym, posiadając nieraz i mniej liczebne, i mniej uzbrojone zastępy, wygrywaliśmy wojny, było bohaterstwo.

Żaden z narodów europejskich, ani germanie, ani narody romańskie nie odnosiły się z taką czcią do bohaterstwa, jak nasi pogańscy przodkowie.

Wyjątkowy kult Dziadów, kult przodków, ku czci których w ciągu roku w słowiańszczyźnie były kilkakrotnie obchodzone stałe święta z różnorakiemi, wyraźnie wypracowanemi i sformowanemi obrzędami, był podłożem tego kultu bohaterstwa.

Przecież każde domostwo miało swego dziada-bohatera, nazywał się „hospodarzyczek", każdy „ród" swoich „witów", „witeziów", t. j. zwycięzców, skąd pochodzą liczne imiona z końcówką „wit" (Borewit, Porewit, Rugewit), i swoich sławnych przodków, skąd znów nie bezmyślnie ale celowo, świadomie brały początek imiona z końcówką „sław", „sława".

Bohater — to człowiek z „boha", to człowiek swoją wewnętrzną treścią „bohaty", to święty. W świątyniach naszych pogańskich przodków obok wyobrażeń boga-twórcy świata i posągów jego przewcieleń, były posągi bohaterów plemienia.

Opis arkońskiej świątyni na wyspie Rugji przez Saxo-Gramatyka i opisy innych świątyń dają bogaty materjał dowodowy.

U naszych pogańskich przodków istniał kult dziadów-bohaterów, kult bohaterstwa i tylko to nam może tłómaczyć dziejowe fakty, że z wyżyny podkarpackiej wyszliśmy na całą środkową Europę aż po dzisiejszą Danję, po Łabę i dalej i nikt nam w naszej zbożnej kolonizacji nie ważył się przeciwstawiać, raczej wolał ustępować na północ w mrozy, na zachód i wschód.

Gdy skutkiem wpływów obcych zniszczony został u nas kult przodków-bohaterów, gdy pod wpływem południowo-zachodniej kultury powstała u nas dekadencja starych kultów, gdy różnorako pojmowane nowe cnoty: skrucha i pokora gasiły wielkie znicze bohaterstwa, stawaliśmy się niewolnikami obcych bohaterów i kultur.

Ale jeszcze nawet i w Polsce pojagiellońskiej, strojnej w kontusze, żupany na wzór turecki, we fraki i myśli na wszystkie inne wzory, w tej Polsce, co była „papugą narodów", jakże często wystrzela fantazja i temperament bohaterów: chusarze z namiotu wezyra pod Wiedniem niosą Sobieskiemu chorągiew, Kozietulski ze swoimi pod Sammo-Sierrą zdobywa pozycje, których nie mogły dosięgnąć wojska napoleońskie, a Częstochowa w wojnie szwedzkiej, a Lisowczycy, co do Pirenejów dotarli i wrócili cało, choć ich ścigały wojska zachodniej Europy, a Dziesięciu z Pawiaka, a Cud nad Wisłą?

Genjusz bohaterstwa jest najbardziej wytrwały, najbardziej twórczy, genjusz nieustraszoności silniejszej, niż śmierć, zawsze czynił i będzie czynił cuda.

Przejawy mniejsze i większe bohaterstwa we współczesności równie znaczny mają wpływ na kształtowanie się wypadków, jak wojenna technika i liczebność armji.

W ustosunkowaniu się floty angielskiej do włoskiej podczas wojny abisyńsko-włoskiej zaważyła między innemi i „escadra desperata".

W ustosunkowaniu się floty angielskiej do japońskiej zaważyło i to, że istnieją wielkie torpedy, budowane w kształcie łodzi podwodnych, są one kierowane przez jednego ochotnika-straceńca. Taki japończyk zawsze ginie, ale okręt największy zatapia.¿

Nadchodzą czasy „dziwnie osobliwe", w których żeby istnieć, jako wolny naród, będziemy musieli wrażym potęgom przeciwstawić wszystko to, co jest w nas siłą.

Nakazem tych zbliżających się czasów jest nie zaniedbywać niczego, co tworzy naszą siłę, a nadewszystko budzić i organizować jako siłę to przedwieczne, to nasze, to polskie bohaterstwo.

RADOSŁAW KRAJEWSKI

ŚWIATOWA POLITYKA LĄDOWO-MORSKA

WRZESIEŃ—PAŹDZIERNIK 1936

Autorytet Ligi Narodów wobec wypadków w Abisynji został poważnie zachwiany. Anglja nie była przygotowana do wojny z Włochami i nie chciała jej.

Anglja poczyna się intensywnie zbroić i restytuować swój autorytet i na terenie Ligi Narodów i jeszcze bardziej drogą bezpośrednich sojuszów.

NOWY BLOK PAŃSTW MORSKICH

Zawarty w r. 1921 traktat waszyngtoński, mający na celu ograniczenie zbrojeń morskich i podtrzymanie supremacji Anglji na morzach, wygasł 1931.

Od tej pory spełzły na niczem wszelkie próby ustalenia żelaznej proporcji zbrojeń poszczególnych państw morskich, któraby przyznawała Anglji największe uprawnienia na morzu.

I Stany Zjednoczone, i Japonja, i Niemcy, i Sowiety i nawet Włosi jęli rozbudowywać swoją marynarkę wojenną do rozmiarów dotąd niepraktykowanych, usiłując dorównać a niekiedy (Stany Zjed. i Japonja) przewyższyć Anglję w rozbudowie krążowników, linjowych okrętów i lotnictwa morskiego.

Po długich pertraktacjach, pod wpływem intensywnych zbrojeń japońskich i niemieckich, powstał układ morski między Anglją, Stanami Zjedn. i Francją, tworząc z tych trzech państw pewnego rodzaju morski blok.

Znaczenie tego bloku wzrasta przez współpracę gospodarczą należących doń państw, rozpoczęto ją od obniżenia pokrycia złota dla emisji banknotów a niebawem prawdopodobnie nastąpi ułatwienie wymiany towarowo-walutowej wewnątrz bloku i wspólne wystąpienia w sprawach kredytu wobec państw nie należących do bloku, a bardzo kredytów potrzebujących, jak Włosi i Niemcy.

Blok ten został wzmocniony przez przystąpienie doń marynarki Sowietów na specjalnych warunkach, które pozwalają Sowietom rozbudowę ich „wajennawo flota" na dalekim wschodzie do tych granic, jakich wymaga obrona Sowietów przed Japonją.

WALKA O WPŁYWY NA MORZACH

Istnienie tego bloku morskiego, jakkolwiek oficjalnie bardzo luźnego, jest podstawą dla rozwiązywania wielu zagadnień ze sfery światowej polityki lądowo-morskiej i jest podstawą walk, jakie są prowadzone obecnie o dwie przestrzenie wodne: o Morze Śródziemne i chińskie brzegi Pacyfiku.

WALKA O WPŁYWY NA MORZU ŚRÓDZIEMNEM

Władztwo Anglji na morzu Śródziemnem usiłował podważyć Mussolini, który stworzył 8.000.000 armję, rozbudował niepomiernie lotnictwo i flotę, nie był obojętny na zrewoltowanie Anglikom Palestyny i Egiptu dla zabezpieczenia sobie dominujących wpływów w kanale Suezkim i nie jest obojętnym na ewentualne otrzymanie pewnych baz i wpływów na wybrzeżach Hiszpanji z ręki gen. Franco i w Gibraltarze.

Włochom marzy się morze Śródziemne jako „mare nostrum", inspirowane zamieszki Arabów Kurdów Machometańskich, Egipcjan Hiszpanów podsycają to marzenie.

Ale oto młody król Angielski Edward VIII podczas swej „niefrasobliwej" turystycznej wycieczki do Jugosławji, Grecji i Turcji w rozmowach z Kemalem Ataturkiem, królem Jerzym greckim i regentem jugosłowiańskim pokrzyżował plany włoskie.

Do Palestyny wysłała Anglja 20.000 żołnierzy.

A pragnąc zabezpieczyć sobie drogę do Indji i swych dominjów azjatycko-australijskich zawarła układ nowy z Egiptem, dający Anglji całkowitą kontrolę kanału Suezkiego.

Brytyjski minister marynarki sir Samuel Hoare oświadczył przedstawicielowi londyńskiego „Daily Telegraph", że Wielka Brytanja zamierza za wszelką cenę utrzymać swe dotychczasowe stanowisko na morzu Śródziemnym przez modernizację i wzmocnienie swych sił i baz morskich oraz lotniczych w Gibraltarze, na Malcie, Cyprze i w kanale Suezkim.

Jednocześnie nadmienił sir Samuel, że Malta pozostanie nadal główną bazą operacyjną dla floty Angielskiej na tym morzu i jej fortyfikacje zostaną umocnione celem sprostania nowym zadaniom. Rozbudowana równocześnie będzie angielska flota lotnicza i porty lotnicze na Cyprze.

W walce tej o wpływy na m. Śródziemnem pozycja Włoch jest trudna: skarb państwa wyniszczony przez wojnę abisyńską, Abisynja kontrolowana w $^1/_3$ swego terytorjum i przygotowująca się do odwetu i nieprawdopodobieństwo uzyskania pożyczki w tej sytuacji od państw „bloku morskiego".

WALKA O WPŁYWY NA WODACH CHIŃSKICH

Niebywały przyrost ludności w Japonji i jej uprzemysłowienie, zmilitaryzowanie i wpływy w rządach partji wojskowej, dążącej do wojny, tworzą zjawisko niepokojące.

Śród mistyków i marzycieli japońskich snują się światoburcze dążenia, znajdujące swój wyraz w licznych publikowanych drukiem projektach ekspansji japońskiej, a więc: aneksja azjatyckiej części Sowietów, Indji Holenderskich, wysp Filipińskich, ba! nawet Australji.

Śród kierowników nawy państwowej te dążenia światowładne, a w każdym razie azjo-władne ograniczają się na razie do uzyskania protektoratu nad Chinami, do opanowania administracyjno-politycznego i gospodarczego Chin.

Rząd chiński nie jest zdolen położyć kresu masowemu napływowi do Chin drogą bezcłową japońskich towarów, co czyni znaczny wyłom w dochodach chińskiego skarbu.

Koncesje i interesy amerykańskie, angielskie, sowieckie i wogóle europejskie w Chinach są zagrożone.

To też współdziałanie Anglji, Sowietów i Stanów Zjedn. na terenie Chin jest coraz

ZE STOSUNKÓW NIEMIECKO-WŁOSKICH



Die Woche

Kanclerz A. Hitler wita przedstawicieli rządzącej we Włoszech partji faszystowskiej, którzy w charakterze gości przybyli do Berlina



Kölnische Illustrierte Zeitung

Lloyd George składa wizytę kanclerzowi Hitlerowi. W prasie angielskiej Lloyd George podaje, że sfery decydujące w Niemczech odnoszą się z pogardą do rasy słowiańskiej i że zależy im na odzyskaniu Gdańska i Śląska, ze względu na czystość rasy większej ilości słowian nie pragną zagarnąć



Das Illustrierte Blatt

Minister wojny rządu rzeszy generał-feldmarszałek v. Blomberg, naczelny dowódca armji gen. v. Fritsch i generał-admirał v. Räder podczas rewji formacji wojskowych przed firerem (wodzem)

bardziej skoordynowane i intenzywne, byleby niedopuścić do porozumienia japońsko-chińskiego.

Sowiety tak daleko posunęły się we swej akcji antyjapońskiej, że popierają nietylko komunistyczne organizacje, ale nawet organizacje nacjonalistyczne chińskie, ustosunkowane wrogo do Japonji.

MANDATY KOLONJALNE

Państwa, posiadające kolonje i kolonje zabrane na mocy traktatu wersalskiego po wojnie europejskiej Niemcom, nie chcą dopuścić na forum Ligi Narodów do dyskusji wolnej na temat nowego podziału kolonji, surowców, terenów dla emigracji nadmiaru ludności.

Niemcy przez usta kanclerza Hitlera na zjeździe w Norymberdze wysunęły żądanie „w imię prawa Niemiec do życia“ przydziału kolonij Niemcom.

Gdy w lutym r. b. grupa parlamentarzystów angielskich wystąpiła z wnioskiem zwołania międzynarodowej konferencji dla uregulowania sprawy surowców i nowego podziału kolonij, rządy Anglji, Belgji, Portugalji i Holandji dały energiczne oświadczenie, że dobrowolnie nie oddadzą „ani metra kwadratowego“ kolonji.

Sprawa nowego podziału kolonij znów staje się aktualną, tem więcej, że i Polska w Lidze Narodów zabrała głos w tej sprawie.

POLITYKA MOCARSTW MORSKICH

MILITARYZM NIEMIEC

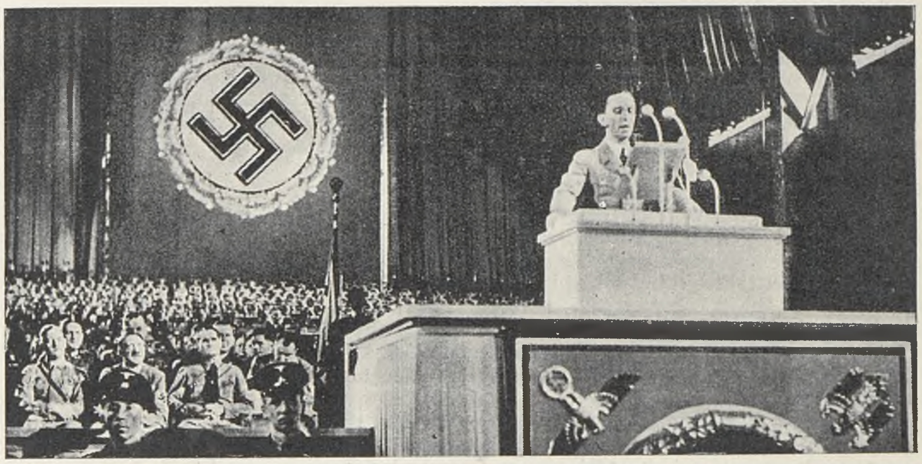
Skutkiem wprowadzenia obowiązkowej dwuletniej służby wojskowej, która dotychczas była jednoroczną, armja niemiecka stała się dwukrotnie większą.

To dozbrajanie się Niemiec ponad miarę potrzeb ich własnej obrony zaniepokoiło Europę i to tem więcej, że to dozbrajanie jest dokonywane i na morzu.

Inowacją w sferze niemieckich zbrojeń morskich jest nowy typ łodzi podwodnej o jednym motorze, poruszanym przy pomocy zapalanej mieszaniny wodoru i tlenu.

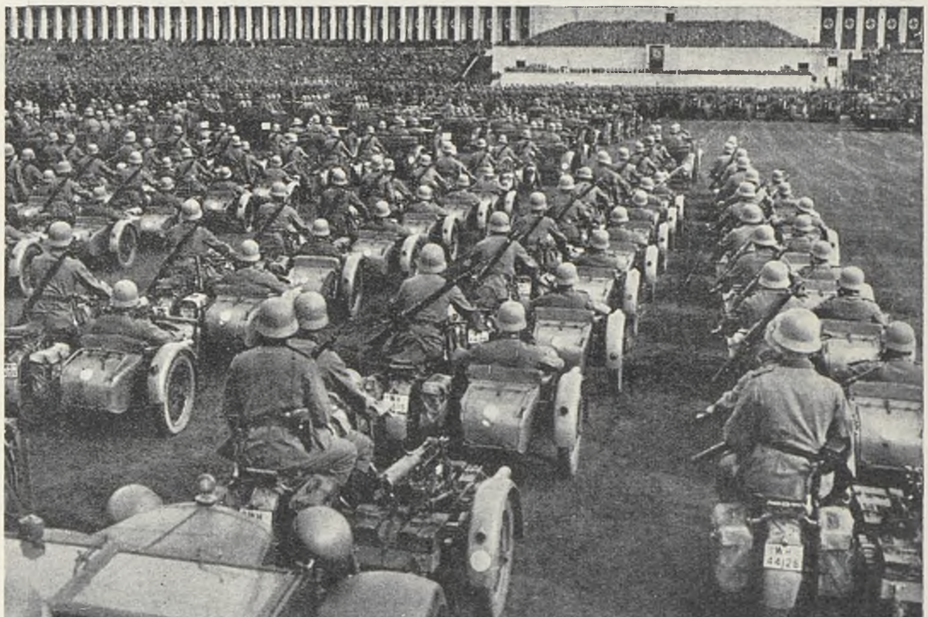
W starych typach łodzi podwodnych jak wiemy było dwa motory: jeden wybuchowy do jazdy po powierzchni morza, drugi czerpiący siłę z akumulatorów służył do jazdy pod wodą.

W Norymberdze dn. 9 września odbył się uroczysty zjazd partji narodowo-socjalistycznej, na którym zobrazowano bilans 4-letnich rządów reżimu narodowo-socjalistycznego i nakreślono program prac przyszłych.



„Die Woche“

Na kongresie partji narodowosocjalistycznej minister rzeszy niemieckiej dr. Goebbels przemawia: „Bolszewizm winien być zniszczony, jeśli Europa ma być nanowo zdrowa“. W głębi na czele rządu kanclerz Hitler



Das Illustrierte Blatt

Podczas uroczystości norymberskich na Placu Ceppelina rewia zmotoryzowanej armji niemieckiej

Z REWOLUCJI W HISZPANJI



Bezdomni uciekinierzy z miasta Irun. W głębi pożary Irunu, huk dział i bitwa

CZESI WOBEC POLAKÓW



Śród społeczeństwa czeskiego coraz częściej spotykamy przejawy sympatji do Polaków. Niedawno kombatanci wojny światowej wyrazili pragnienie unormowania stosunków polsko-czeskich. To jest wizerunek pocztówki, jakie wysłał odłam społeczeństwa m. Tabora do wychowanków dawnej akademji rolniczej w Taborze

Na zjeździe tym kanclerz Hitler wystąpił bardzo ostro przeciw bolszewizmowi, idącemu z Moskwy na wszystek świat, ale nic nie wspomniał o tem, kto w zaplombowanych wagonach go do Moskwy przesłał.

Niemcy kończą swe dozbrojenie, które przyśpieszyło utworzenie „bloku morskiego", ale Niemcy są odosobnione (Włosi?), brak im surowców, tłuszczów, żywności i kolonji, których im nie chcą oddać.

METAMORFOZA SOWIETÓW

Rząd sowiecki ostatnio przeprowadził olbrzymie zmiany w swej polityce wewnętrznej i zewnętrznej.

Wytrwały bojkot chłopów w stosunku do zarządzeń władz sowieckich, nieobsiewanie pól, ukrywanie zboża, zagroził głodem Rosji.

Stalin, chcąc mieć poparcie dla swych zarządzeń u najszerszych zwłaszcza wiejskich mas, a co zatem idzie i posłus nego żołnierza i zasoby żywności, omija doktrynerstwo bolszewickie i stosuje takie urządzenia, jakie są celowe, praktyczne, nie wyłączając metod dawnych.

Pierwszym etapem tych przeobrażeń było uniezależnienie się, względnie podporządkowanie częściowe sobie Kominternu, czyli społecznej organizacji bolszewickiej, mającej na celu propagandę komunizmu w całym świecie i czerpiącej na ten cel znacznie sumy z Sowietów.

Walka na terenie Sowietów Stalina z wyznawcami czystej doktryny bolszewickiej, z trockistami była dość trudna, ale przeprowadzona została radykalnie i skutecznie.

Teraz następuje drugi etap przeobrażeń, który zaznacza się wprowadzaniem na wsi w coraz szerszym zakresie własności prywatnej, kas oszczędnościowych, słowem pewnych form ustroju przedwojennego.

W ślad za przeobrażeniami w polityce wewnętrznej Sowietów następują zmiany w zagranicznej: Stalin nie popiera wywrotowego komunizmu we Francji, która jest sojuszniczką Sowietów, i zwalcza na jej terenie i na terenie Anglji komunistów-trockistów. Stalin, współdziałając przeciw Japonji wraz z Anglją w Chinach, popiera tam wszelkie organizacje wrogie Japonji. Stalin, przygotowując obronę od strony Niemiec, współdziałał ściśle z czynnikami militarnemi na północy: Litwy i państw bałtyckich, na południo-zachodzie — Czechosłowacji.

DOSTOSOWANIE SIĘ POLITYKI LĄDOWEJ DO MORSKIEJ

FRANCJA — POLSKA — MAŁA ENTENTA

Francja, zyskawszy mocne oparcie w „bloku morskim", konsekwentnie rozszerza dalej swe wpływy: w Polsce i Ententcie.

Ożywienie sujuszu Francji z Polską przejawiło się w wizycie generalissimusa armji francuskiej w Polsce i we wizycie Wodza polskich sił zbrojnych gen. Rydza Śmigłego we Francji.

Wyraźne wpływy polskiej i francuskiej myśli politycznej widać w Małej Ententcie.

W Bratislawie dn. 15.IX r. b. ministrowie zagraniczni Czechosłowacji, Rumunji i Jugosławji zapoczątkowali wspólne obronne działanie tych trzech państw, przyczem Mała Ententa podobnie, jak Polska, poczęła prowadzić politykę nie wiążącą jej zbytnio ani z Sowietami ani z Niemcami. W Czechosłowackiej prasie spotykamy coraz częściej chęci przyczynienia się do zawarcia sojuszu z Polską.

FLOTA WOJENNA SOWIETÓW

Wobec ogólnej rozbudowy flot wojennych i Sowiety poczynają coraz intensywniej rozbudowywać swoją marynarkę wojenną, zwłaszcza na Dalekim Wschodzie do tych rozmiarów, by marynarka ta mogła się przeciwstawić siłom morskim Japonji.

O ile dotychczas rozbudowa floty wojennej Sowietów szła w kierunku lotnictwa morskiego i łodzi podwodnych, teraz współczesna Rosja jęła budować okręty linjowe na stoczniach własnych i francuskich.

Obecne siły morskie Z. S. R. R. są podzielone na floty: morza Bałtyckiego, oceanu Lodowatego, morza Kaspijskiego, Czarnego, Dalekiego Wschodu i Amuru.

W skład floty Bałtyckiej wchodzą następujące jednostki: 2 krążowniki lekkie, 2 okręty liniowe, 21 torpedowców, 10 okrętów strażniczych, 24 łodzie podwodne, 2 stawiacze min, 16 trawlerów oraz 60 łodzi torpedowych. *Na oceanie lodowatym:* sześć kontrtorpedowców, 5 torpedowców i 6 łodzi podwodnych, 1 stawiacza min, 11 trawlerów i 22 łodzi torpedowych.

Flota Dalekiego Wschodu złożona jest wyłącznie z jednostek mniejszych, bardziej nadających się do działania na tamtejszych wodach, 30 łodzi podwodnych, 2 stawiacze min, 8 trawlerów, 6 kanonierek i 30 łodzi torpedowych, stanowiących zupełnie niezłą obronę wybrzeży. Baza morska we Władywostoku została zmodernizowana, a znajdująca się w porcie stocznia buduje samodzielnie łodzie podwodne i mniejsze jednostki. Na Amurze pełnią służbę 32 kanonierki i 75 łodzi motorowych. Rzeka od Sretienska do Chabarowska została poważnie ufortyfikowana. Z punktu widzenia gospodarczego, szczególnie ważnym jest dla Rosji morze Czarne, ponieważ tą drogą kieruje się około 67 procent całkowitego eksportu. Jest to najkrótsza droga dla transportowców nafty, w którą Sowiety zaopatrują Francję i Włochy, a sprawa eksportu nafty dla Z. S. R. R. jest pierwszorzędnego znaczenia.

Te szczegółowe dane podajemy według danych St. P. („Kurjer Nowy"). Stroną ujemną floty Sowieckiej jest jej rozproszenie po różnych morzach i trudność skoncentrowania jej w razie jakiegoś politycznego konfliktu.

Dzięki swemu geograficznemu położeniu Niemcy całą swoją flotę mają ześrodkowaną na północnem wybrzeżu swego państwa i jest ona znacznie tem samem silniejsza, niż Sowiecka flota na Bałtyku.

Dużym sukcesem polityki Sowieckiej jest uzyskanie prawa nieskrępowanego jej wyjścia z m. Czarnego na Śródziemne, dzięki temu, że Turcja zbliżyła się do Francji i Sowietów.

Przeciwnie natomiast Niemcy, które w latach 1914—18 mogły wchodzić na morze Czarne, teraz mocą układu w Monreaux są pozbawione tego przywileju.

TOMASZ KS. LUBOMIRSKI

PRZELUDNIENIE JAPONJI NA TLE JEJ USTROJU GOSPODARCZEGO

Położenie geograficzne wydłużonego archipelagu japońskiego robi wrażenie łuku, napiętego w kierunku kontynentu azjatyckiego. Cały szereg cyfr, rozmieszczonych na mapie Japonji, podkreśla wyniosłość tego górskiego grzbietu, otoczonego najgłębszemi morzami świata i ciągnącego się od wysp Kurylskich aż do wysp Liou Kou, na przestrzeni 3.000 km. Zbliżając się do tych wysp, już zdaleka widzi się ich skaliste kontury, poprzecinane pasmami zwartych lasów, u podnóża których mieszczą się niezliczone wsie i miasta. Te ludzkie osiedla, zbudowane w formie amfiteatrów, robią wrażenie zastępów nieprzyjacielskich, które zwartym pierścieniem ruszyły na podbój niebotycznych szczytów. Wrażenie to potęguje się jeszcze, gdy widzi się mrowie ludzkie zamieszkujące te wsie i miasta, poprzecinane ulicami i uliczkami, wiecznie wypełnionemi różnobarwnym tłumem. Domy, ulice, biura dwunastopiętrowych gmachów, drogi, pola, tramwaje, koleje, parki, w takim stopniu przepełnione są ludźmi, że robią wrażenie, iż za chwilę masa ta musi je rozsadzić. Wytłomaczenie tego zjawiska znajdujemy w cyfrach, świadczących o zwarciu zaludnienia w Japonji. Powierzchnia całego cesarstwa wynosi 675.000 klm², na której zamieszkuje 97,5 miliona ludzi; z tych 70 milionów przypada wyłącznie na same wyspy japońskie. Biorąc stosunek powierzchni do zaludnienia, stwierdzamy, że na 1 klm² przypada 169 mieszkańców, wygląda więc, że zwarcie jest mniejsze, niż w Holandji, Belgji, a nawet w Anglji. Jeżeli jednak w obliczeniu weźmiemy pod uwagę, że tylko 15,4% całego terytorjum wysp japońskich, nadają się do osiedlenia i uprawy, to przekonamy się, że zaludnienie Japonji jest największe na świecie, gdyż na 1 klm² przypada 969 mieszkańców. W okresie ostatnich 120 lat zaludnienie Japonji wykazuje niesłychany przyrost:

rok 1815—25 milionów mieszkańców
„ 1875—34 „ „
„ 1888—40 „ „
„ 1910—45 „ „
„ 1918—57 „ „
„ 1930—64 „ „
„ 1935—69.251 „ „

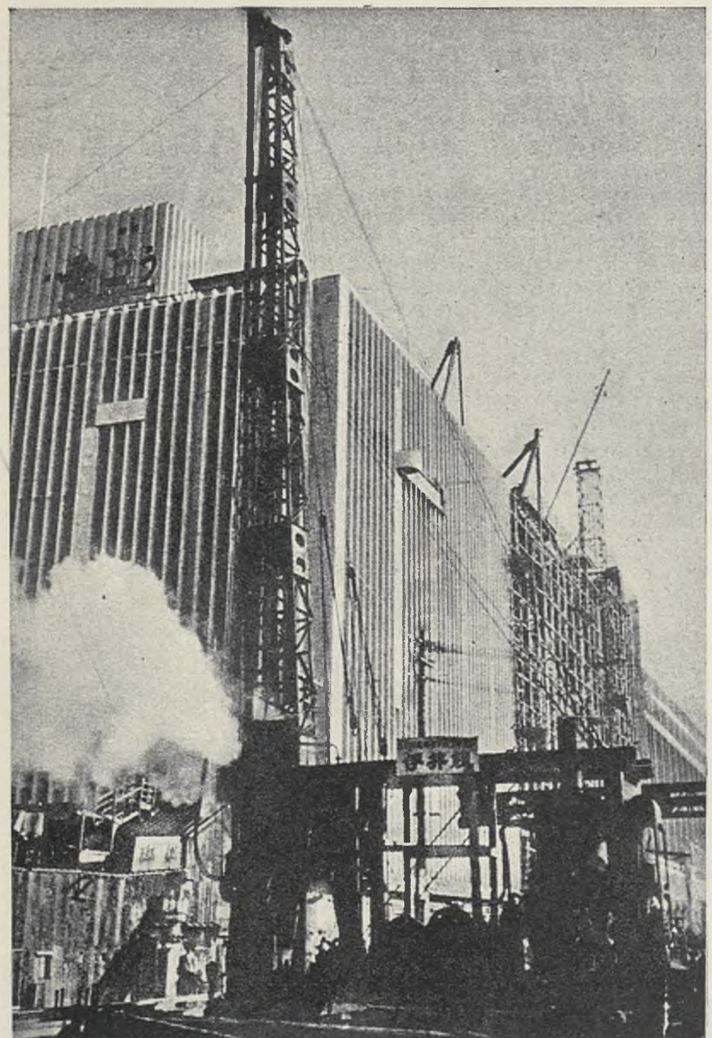
W 1968 roku feudalna Japonja przekształca się w nowoczesne państwo, dążące do podniesienia standartu życia swoich obywateli. To polepszenie bytu w połączeniu z niesłychaną płodnością narodu japońskiego sprawiły, że procent urodzin z 25,2%% podniósł się, w 1933 roku, do 33,1%%. Do tego stanu rzeczy przyczyniają się, religja Buddyjska, potępiająca maltuzjanizm i prawo japońskie, wymierzające do niedawna surowe kary za stosowanie metody „kontroli urodzeń". W Japonji rocznie rodzi się około 2.100.000 dzieci, wtenczas kiedy Anglja wykazuje się przyrostem 730.000, a Francja 722,000, dzienna więc nadwyżka urodzin nad liczbą zgonów wynosi 3.000 nowych obywateli.

Rozkoszne jest dzieciństwo dzieci japońskich. Rozpieszczone i wesołe, pozbawione wad swego wieku, natomiast od maleńkości nacechowane zaletami swoich przodków dzieci japońskie robią wrażenie uprzywiljowanej kasty w swoim kraju. W nich Japonja widzi mistyczny symbol nadziei. A jednak rocznie 950.000 z pośród tych dzieci, stanowiących dumę i przyszłość kraju, są niepożądanemi i przedstawiają dla Cesarstwa najtrudniejsze zagadnienie do rozwiązania. Zagadnienie to jest równocześnie i największym niebezpieczeństwem dla całego świata. Kolonizacja i emigracja mogłyby odegrać poważną rolę w życiu gospodarczem Cesarstwa, cóż, kiedy w cha-



Le Document

Głodująca ludność Japonji poszukuje pożywienia, łowiąc drobne rybki w irygacyjnych kanałach



Le Document

Ogromne bloki przemysłowe w Osaka

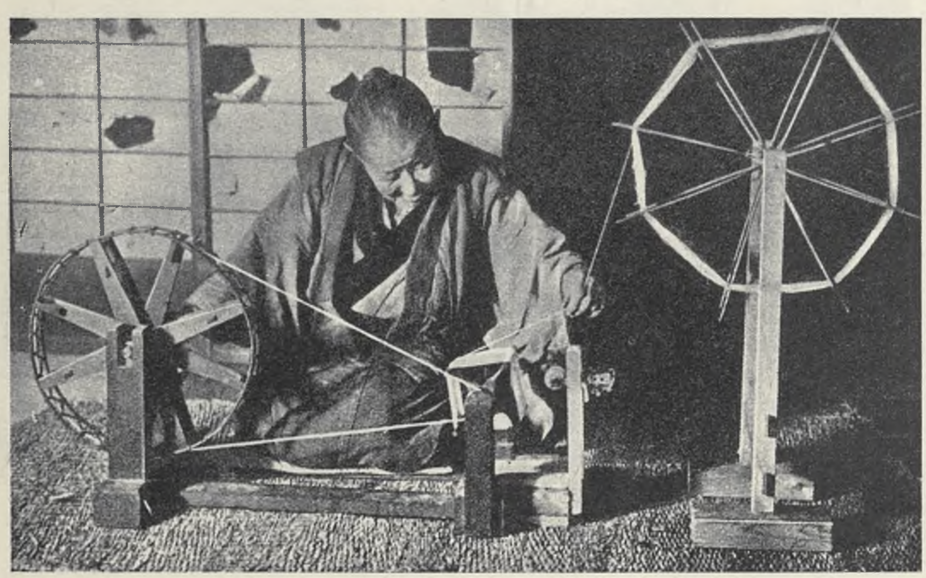


Wyspa japońska Oshima z kraterem Mihara, który rocznie pochłania 800 ofiar ludzkich skutkiem popełnianych samobójstw

rakterze Japończyków leży niechęć do opuszczenia Ojczyzny i nawet w swoich kolonjach trudno im jest się zaklimatyzować.

Ograniczenia wjazdowe, ze strony Stanów Zjednoczonych, Kanady i Australji również nie sprzyjają emigracji japońskiej. Statystyka wykazuje, że zaledwie 2 miljony japończyków zamieszkuje poza granicami kraju, a mianowicie:

w Europie	3.000
„ Azji	300.000
„ Ameryce Półn. . . .	170.000
„ Ameryce Połudn. . .	70.000
„ Oceanji	150.000
„ Koreji	500.000
na Formozie	187.000
„ Sachalinie	285.000
„ wyspach mandat. .	17.000
w Shantung (Chińskie) .	235.000
„ Mandżurji	250.000



Le Document

Chałupnictwo w Japonji. Kobieta japońska przy owijaniu nitki jedwabnej

Projekt emigracyjny przewiduje rozmieszczenie w Mandżurji, w okresie dwudziestoletnim około miliona kolonistów z nadziałem ziemi i dostarczeniem środków dla jej uprawy. Tereny te, chociaż bardzo urodzajne i obfitujące w bogactwa mineralne, nie mogą jednak przyciągnąć kolonistów japońskich. Obawa przed zmiennemi warunkami klimatycznemi, jak również i ogromne przywiązanie do ziemi ojców, zmuszają Japończyków do szybkiego powrotu do kraju, dokąd pędzi ich tęsknota za górą Fuji, za zielenią wysp i za świątyniami ukrytemi w cieniu karłowatych lasów. A tymczasem wieś japońska jest zaludniona narówni z miastami. Nie spotyka się tutaj, ani rozległych pól, ani łąk, ani miłych dla oka przestrzeni leśnych. Widzi się jedynie szachownicę jednohektarowych poletek, poszczególnie stanowiących własność, a częściej dzierżawę włościańskich rodzin. Każda piędź ziemi jest wyzyskaną dla uprawy ryżu, jedwabiu, herbaty i jarzyn. Jest to już więcej ogrodnictwo, niż praca na roli, lecz cała ta sztuczna i kosztowna uprawa nie wynagradza wysiłków w nią włożonych i kosztów inwestowanych. Do roku 1868 produkcja rolna w zupełności wystarcza Japonji do zaspokojenia potrzeb gospodarczych kraju. Rok ten przełomowy w ustroju państwowym Japonji pchnął Cesarstwo w kierunku uprzemysłowienia kraju i spowodował napływ młodzieży do miast w charakterze fabrycznych robotników. Uprzemysłowienie miast pociągnęło za sobą komercjalizację rolnictwa z zastosowaniem ustawy o uiszczaniu w gotówce czynszu dzierżawnego.

Nie rentujące się gospodarstwo rolne, brak kredytów rolnych, któremi dyspono-

wali jedynie fabrykanci i wielcy eksporterzy, w rezultacie doprowadziły wieś do ruiny. Lichwiarskie pożyczki, do których zmuszone było uciekać się rolnictwo, wywołały ogromny stan zadłużenia, wynoszącego dzisiaj 7 miliardów yen. Dług ten rocznie powiększa się o jeden milion yen. Na każdego wieśniaka, pracującego na roli przypada 1.000 yen zadłużenia, co przy rocznym deficycie 200 yen, powoduje zanik warsztatów rolnych i obniża poziom ich kultury.

Nigdzie może, jak w Japonji, hegomonja przemysłu i handlu nie wykazała tak zgubnych dla rolnictwa rezultatów. Ulgi podatkowe stosowane dla przemysłowców i handlujących doprowadziły do tego, że dzisiaj mieszkaniec wsi płaci trzykrotnie większe podatki, niż mieszkaniec miast. W rezultacie po potrąceniu połowy zbiorów na zapłacenie tenuty dzierżawnej i 1/4 na pokrycie podatków, rolnikowi pozostaje ½ hektara na wyżywienie siebie i rodziny.

Kryzys na rynkach światowych stał się ostatecznym czynnikiem nędzy japońskiego rolnika. Ogromna zniżka cen jedwabiu, ryżu i jarzyn doprowadziła do tego, że koszty produkcji znacznie przewyższają wpływy uzyskane ze sprzedaży artykułów rolnych. W związku z tym stanem rzeczy warunki egzystencji japońskiego rolnika przedstawiają się wprost katastrofalnie. Brak wszelkich artykułów pierwszej potrzeby, brak sprzętów domowych, wreszcie brak pożywnej strawy dopełniają czarę jego nędzy. Cała dusza japońskiej chatki koncentruje się w skromnym ołtarzyku, symbolu rodziny i cesarstwa. Ołtarz ten był dotychczas wyrazem uczuć narodowych i konserwatywnych każdego japończyka, powoli jednak pod wpływem niedoli, przekształca się w zarzewie czerwonego komunizmu. Oznaki tej zmiany dają się już zauważyć w częstych rozruchach, skierowanych przeciw zachłannemu kapitalizmowi, powodując policyjną interwencje. Dla zatrudnienia dorastającej młodzieży wieśniak japoński nie ma wielkiego wyboru; synów kieruje do przepełnionych robotnikami fabryk i do wojska, a córki wydzierżawia fabrykantom lub oddaje w zastaw zakładom „Yoshiwara", z których uzyskują one prawo powrotu dopiero po uiszczeniu zaległej należności.

Mimo wysiłków rządu, dążącego do usunięcia tych bolączek w rolnictwie przez udzielanie kredytów inwestycyjnych, dla podtrzymania stanu zatrudnienia i przez organizowanie kooperatyw, normujących ceny na produkty rolne, przyczyna zagadnienia ciągle jest nierozwiązana. Brak ziemi i jej wyjałowienie przez zbyt intensywną uprawę oraz przybywający rocznie jeden milion nowych obywateli oto są zasadnicze czynniki, pogłębiające dramat japońskiego narodu. („Le Document").

Y A C H T - K L U B   P O L S K I   W   W A R S Z A W I E



Dzielny kapitan Yacht-Klubu Polski

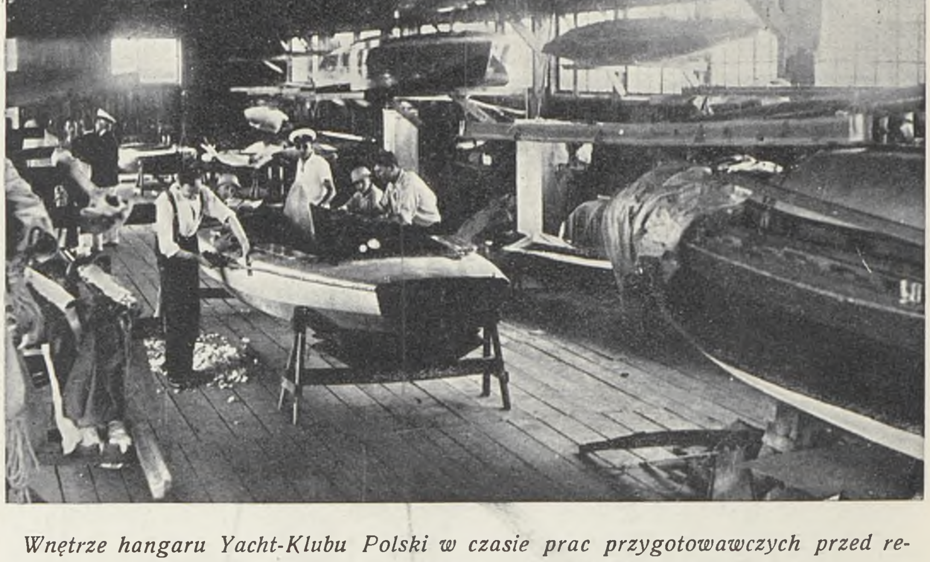


Pawilon klubowy (sala zebrań, gier, restauracja) Yacht-Klubu Polski w Warszawie

ROZWÓJ JAPOŃSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ

Rząd japoński zastanawia się obecnie nad nowym programem rozbudowy floty handlowej o dalsze 2 miljn. t, t. j. do 6 miljn. t. Odnośny projekt ustawy ma być wzniesiony pod obrady Parlamentu w roku przyszłym na sesji zwyczajnej. Gdyby program ten istotnie został zrealizowany, japońska flota handlowa nietylko utrwaliłaby swą hegemonję na Pacyfiku, ale siłą rzeczy rozszerzyłaby swą działalność na inne wody,

Udział floty japońskiej w regularnej komunikacji na Pacyfiku w stosunku do flot obcych W 1935 r. był następujący: na linii Japonia — New York udział japońskich statków wynosił 61% (w 1929 r. — 47%), na linii Japonia — amerykańskie porty na Pacyfiku — 30% (w 1932 r. — 25%), na linii Japonia — Indie — 73% (w 1932 r. — 53%), na linii Japonia — Australia — 79% (w 1932 roku — 74%) oraz na linii Japonia — Europa — 12% (w 1932 r. — 13%).



Wnętrze hangaru Yacht-Klubu Polski w czasie prac przygotowawczych przed regatami, które w r. b. odbyły się dn. 18 października b. r.

RADOSŁAW KRAJEWSKI

LACKI BÓG MORZA

STRZĘPY DUMY O BAŁTYKU

Otom jest Światowit,
Ojców-praojców waszych bóg.
Z Arkony wróg
W Bałtyk mnie zwlókł.
W duny-laguny upowit
Leżałem w charszczach — tram,
Słuchałem o was fam,
Dziś niecham morski szlam,
Aby o morzu mówić wam.

Słowian nadmorskie szczepy
Miłowały dale mórz.
Okręty ich przez fal czerepy,
Przez morza idą, rumaki przez stepy
W bursztynowych złóż wertepy.
Nieraz pioruny drą niebios sklepy,
W mórz ubóstwieniu nie straszysz się burz.
Stąd też Bałtyk zielonobrody
Na brzegach widzi słowiańskie niewody,
Zagrody, grody, słobody.
Na wyspie Rugji w Arkonie
Rżą słoneczne moje konie,
Lśnią barwione moje szczyty.
Harewity, Rugiewity,
Wsłuchane w szum morskich sonat
Patrzą ponad
Nieobjęte morza tonie.
Nad morzem dzierżyłem patronat,
Skarby Bałtyku szły w wasze dłonie.

Ale o morza ingi
Walczą: kuningi — wikingi,
Czynią skrzydlatemi floty
Z Gotlandu wyloty,
I grają im mórz formingi
I im nie skąpi morze szczodroty.
Hej! słyszy, zasłyszy Bałtyku zew
Konrad, mazowiecki książę,
Marzy dale mórz i rew.
O książę, książę,
Przecz sam nie idziesz nad morski brzeg,
Z Zakonem Krzyżackim się wiążesz,
By Zakon brzegu dla Polski strzegł...

To też nie minął wiek,
A w listopadową noc,
Gdy z najdalszej okolicy
Zjechali polscy rolnicy
Do Gdańska bez broni,
Gdy chce z miasta wracać wieś,
Otoczą Gdańsk Teutoni,
I jest polskości w Gdańsku rzeź, rzeź.

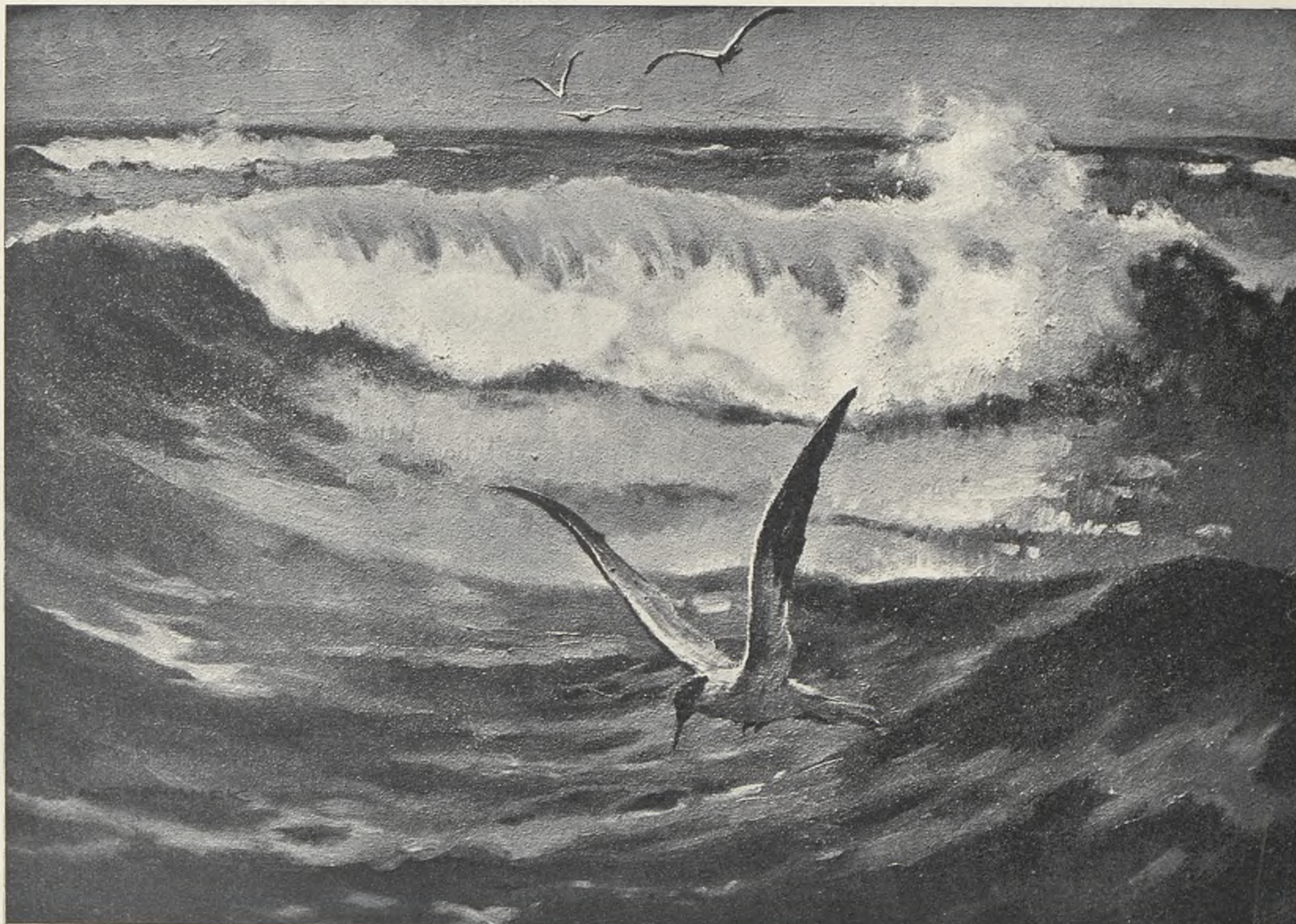
Hej, władyko polaków, Jagiełło...
Gdy polsko-czeskie wojsko tu stanęło,
Tak ich zachwyca jawa Bałtyku,
Że z burty się rzuca w morskie nurty,
Jako rybitwy czynią gonitwy.
Śród waszych serc i głów
Słyszycie znów
Zew morza.
Pada potęga hanzeańskich miast.
Król Kaźmierz czyni do Gdańska wjazd.
Już w małej Polsce wam wielkim za ciasno.
Więc Zygmunt Waza sprowadza okręty,
Więc w Pucku stocznię budujecie własną.
Więc morskie twierdze wzmacniają Hel
W Władysławowie, Kazimierzowie.
Więc coraz częściej wasi królowie
Z mierzei patrzą na morza ściel.
Więc biel
I karmazyn polskiej bandery
Ponad Bałtykiem przenoszą kaprowie.

Patrz, płyną floty szwedzkiej eskadry,
A każda zbrojna, anibyś się spodział
W pancerne kadry,
I z każdej patrzy k'waszym brzegom sto dział.
Chcą waszej floty zniszczyć mocny zaród.
O dziwo!
Wy zbrojni jeno w męstwo i samodział
Szwedom niesiecie klęskę przestraszliwą.
Zwycięstwo śpiewa naród
Swej pierwszej morskiej bitwy pod Oliwą...
Już w wasze żagle wichrowice dmą
Już z portów waszych wy bierzecie cło,
Już woła miljard morskich dziwożon:
Polacy, i dla was Bałtyk stworzon.
I cóż wtedy? Wy nagle
Nie chcecie słuchać zewu mórz.
Próżno wiatr od morza wieje
W odarte z białych skrzydeł reje.
Banderę polską z masztu zdejm.
Sejm odmawia wsparć na żagle,
Nie chce słyszeć morza sejm.
I w szyld, we zgrzyt, we wstyd
Rozpada się wielki o wielkiej Polsce mit.

Polsko,
Gdy ci najeźdźcy nakładają pęta,
Odcięta od mórz,
Próżno ku światu wyciągasz rączęta.
Tam, tam ktoś inny wodzi okręty,
Łączy i dzieli wraz kontynenty,
W ręku ma rządy dusz
I tonnaż.
Ty konasz
Nakształt wątłego łęta.

Mocą dziejowych spraw i praw
Znów masz morskiego brzegu skraw,
Znów na przestworza zwie cię dal morza.
Nie sen, to jaw.
Nuże na morza wpław!

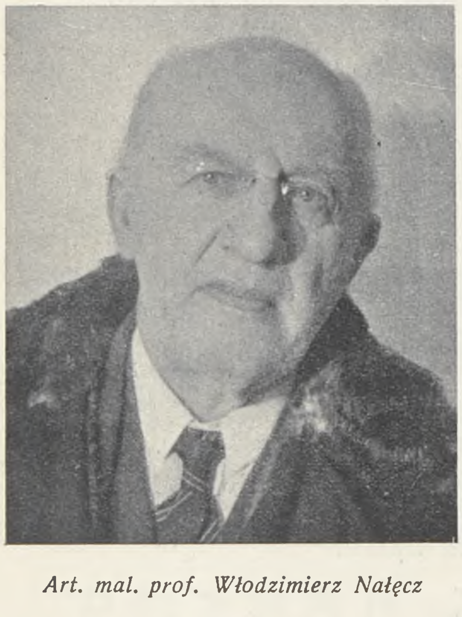
M O R Z E W M A L A R



Antoni Suchanek: *Zabłąkane mewy*

P O L S C Y M A R Y N I Ś C I

W polskiem malarstwie naogół było mało morza. Sam żywioł morza jako temat, temat główny, temat sam w sobie występował obrzędnie, aliści tem mniej miał miejsca w tych tematach Bałtyk. Nasi mistrze plastyki dawali cenne sztychy, ilustrujące ważniejsze momenty dziejowe z czasow dynastji szweckiej na tronie lackim, ale uwypuklali w nich bardziej tę właśnie dziejowość, niż samą naturę morza. Maryniści nasi przed wojną europejską chętniej przebywali nad Morzem Śródziem-



Art. mal. prof. Włodzimierz Nałęcz

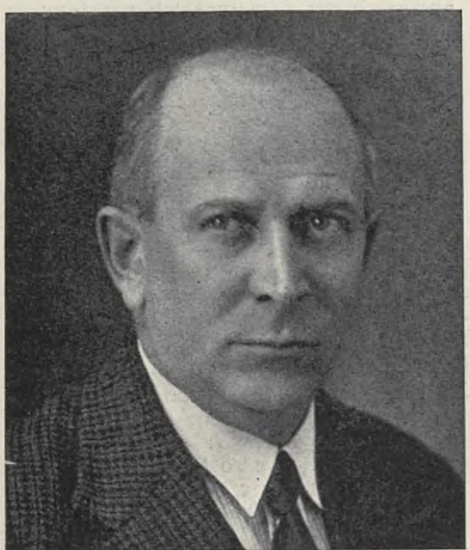


Art. mal. Antoni Suchanek



Art. mal. prof. Franciszek Szwoch

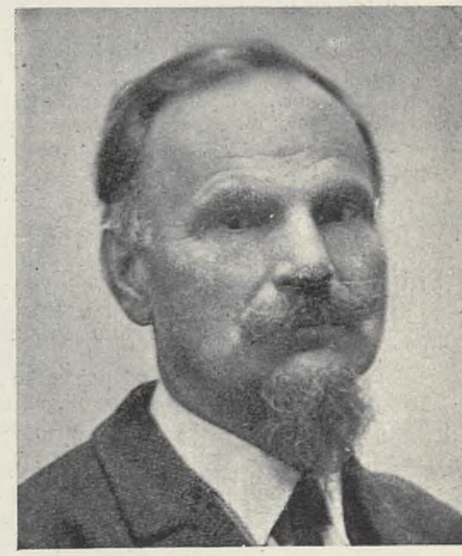
STWIE POLSKIEM



Art. mal. Henryk Szczygliński



Art. mal. inż. arch. Bohdan Nowak



Art. mal. Teodor Ziomek



Art. mal. Maciej Nehring



Art. mal. Zdzisław Kraśnik



Art. mal. Adam Malicki



Art. mal. Kazimierz Korczak-Mleczko

nem, nad Czarnem, bardziej rozmiłowywali się w zespolaniu płani wodnej i rolingi tańczącej z niebem i krajobrazem włoskim, albańskim, z cudnościami wybrzeży Bosforu i Krymu, niż Bałtyku, nad Bałtykiem z pośród marynistów polskich bywały wyimki. Atoli z chwilą uzyskania dostępu do Bałtyku, ku zespolonym z nim bezkresom mórz świata zwróciła się sztuka polska: literatura i malarstwo, a za sztuki przewodem, jak to zwykle bywa, i całe społeczeństwo.

Stąd też morze w malarstwie powojennem staje się coraz bardziej wyraziste, coraz bardziej różnorakie. Statek morski, okręt wojenny, stocznia, dok, yacht, szkuner, kuter, sieci, łódź rybacka, chata rybacka, nabrzeża portowe, latarnie morskie, życie Kaszubów a nadewszystko bez żadnych burnusów, draperji i rekwizytów samo nagie, jędrne, rozłożyste morze występuje coraz częściej jako temat w pracach spółczesnego naszego malarstwa.

Zastęp rozmiłowanych w morzu mistrzów pędzla jest coraz możniejszy. Poniektórych tych rzeczników piękna morskiego szlachetne oblicza udało się nam uzyskać i zamieszczamy je pobok.



Art. mal. Jerzy Rupniewski

STEFAN SCHOLZ-ROGOZIŃSKI Z KALISZA — PIERWSZY POSZUKIWACZ KOLONJI DLA POLSKI

W każdym wieku i narodzie tkwi pragnienie zbadania niedostępnych obszarów, owianych nimbem tajemniczości, przyciągających niebezpieczeństwem i czarem.

Wśród zastępów odkrywców i podróżników znajdziemy także nazwiska polskie np. Dybowskiego, Czekanowskich, Czerskich i inne. Badacze ci zwiedzili i zbadali wiele lądów od śniegów Sybiru aż po suche piaski Sahary, dosięgają nieprzebytych puszcz i bagien, aby zdobyć wiadomości o florze i faunie, o zwyczajach i zagadkach tubylczej ludności.

Wśród całej plejady polskich badaczy wyróżnia się Stefan Scholz-Rogoziński, bowiem on jedyny przedsięwziął wyprawę z myślą o Polsce niepodległej, nie zważając na trudności natury zarówno moralnej jak i materjalnej.

Nie mogąc płynąć pod polską banderą, ponieważ był to okres niewoli, na statku swym umieszcza flagę, ozdobioną herbem Warszawy.

Młody ten i pełen zapału podróżnik ogarnięty jest pragnieniem zdobycia dla Polski gdzieś na nieznanych lądach kolonii, które stałyby się punktem oparcia dla wskrzeszonej Polski — Mocarstwa.

Stefan Scholtz, urodzony w 1860 r. w Kaliszu przybiera nazwisko matki, aby polskie nazwisko organizatora i kierownika ekspedycji naukowej do Kamerunu—wobec obcych narodów świadczyło o polskim charakterze wyprawy.

Był on synem bogatego przemysłowca tkackiego. Gimnazjum ukończył we Wrocławiu, poczem wstąpił do marynarki. Od dzieciństwa marzył o podróżach do nieznanych obszarów, a z każdym rokiem pragnienie to potęgowało się, prowadząc go do przedsięwzięcia niebezpiecznej i najeżonej trudnościami wyprawy do Kamerunu.

Już w połowie 1881 r., podróżując z Aten do kraju, rozmyśla nad zamiarem badania gór Kameruńskich.

Projekt jego znajduje poparcie wśród podróżników włoskich, którzy ofiarowują na ten cel pieniądze.

Propozycje Włochów odrzuca jednak Rogoziński w obawie, aby wyprawa jego, mimo polskiego przywódcy nie zatraciła polskiego charakteru. Wraca więc do kraju, aby tu rozpocząć szeroką agitację, która umożliwiłaby zdobycie środków finansowych we własnym kraju.

Rozpoczyna więc cykle odczytów, pisze liczne artykuły, w czem pomagają mu wy-



S. S. Rogoziński

datnie wielcy nasi pisarze: Bolesław Prus i Henryk Sienkiewicz.

Z pomocą materjalną pierwsi pospieszyli: Władysław Branicki, Benedykt Tyszkiewicz, za nimi zaś poszli inni, nie wyłączając cudzoziemców.

Po ukończeniu przygotowań, trwających 1½ roku, 13 grudnia 1882 r. płynie w nieznany świat zakupiona przez Rogozińskiego Łucja-Małgorzata, a na niej, prócz organizatora i francuskiej załogi, 4-ch Polaków: Leopold Janikowski, Klemens Tomczak, Hirschfeld i Ostaszewski.

Z nich wytrwali tylko Janikowski i Tomczak, ostatni jednak tylko do 1884 r., zmarł bowiem na malarję na wyspie Modolek.

Rogoziński przebył 3 lata w dziewiczych puszczach gór Kameruńskich, narażony na liczne niebezpieczeństwa i niewygody, poczem powrócił wraz z Janikowskim do Warszawy, aby na miejscu zdać rodakom sprawę ze swej działalności jak i przywożąc ze sobą bogate zbiory.

Wkrótce wyjeżdża powtórnie i osiada wraz z małżonką, znaną pisarką Boguską, na wyspie Fernanda Po, natrafia tu jednak na niepowodzenia.

W kilka lat później pragnie znów zainteresować Kamerunem Anglików, ale zamierzenia jego nie odnoszą pożądanego skutku. Zniszczony i zniechęcony umiera przedwcześnie w Paryżu w 1896 r., w wieku 36 lat.

W ciągu trzechletniego pobytu w puszczach kameruńskich dokonał Wielki Kaliszanin wielu bardzo cennych odkryć: zbadał nieznane dotąd źródła rzeki Mungo, jezioro M'bu, które zostało nazwane jeziorem Benedykta na cześć hr. Tyszkiewicza, odkrył kataraktę Małego Mungo, źródła i górny bieg Rio del Rey, dotarł do jeziora Słoniowego, poszukiwanego od 2 wieków, wykreślił nową mapę krajów Bakundu, napisał rozprawę o narzeczu plemienia Bakniri i sąsiednich.

Bogate zbiory, zdobyte z ogromnym trudem i zaparciem się, ofiarował Muzeum Baranieckiego w Krakowie.

Ekspedycja polska umiejętnem postępowaniem potrafiła sobie zjednać nietylko zaufanie, ale i miłość tubylców do tego stopnia, że szereg kacyków zwróciło się do Rogozińskiego z prośbą o objęcie rządów w ich maleńkich kraikach.

Polacy, dzięki ofiarnej i pełnej poświęcenia pracy, przygotowywali tereny, które miały być przyszłemi koloniami wskrzeszonej Polski.





Fot. J. Kuczyński

Ze zbiorów Stefana S. Rogozińskiego z Afryki

W tym samym czasie Niemcy zdobywają ziemie, położone nad brzegami rzeki Kamerun i niedaleko portu Bombie, dążąc do powiększenia swych posiadłości.

W obawie o zdobyte przez siebie tereny Rogoziński oddaje się pod protektorat Anglii, posiadającej tereny na pograniczu polskich i niemieckich.

Niemcy nie ograniczyli się do prac ewolucyjnych, postanowili siłą zdobyć pożądane przez siebie obszary i w tym celu pod błahym pozorem, zbombardowali dwie osady krajowców, usiłujące uniknąć niemieckiego protektoratu.

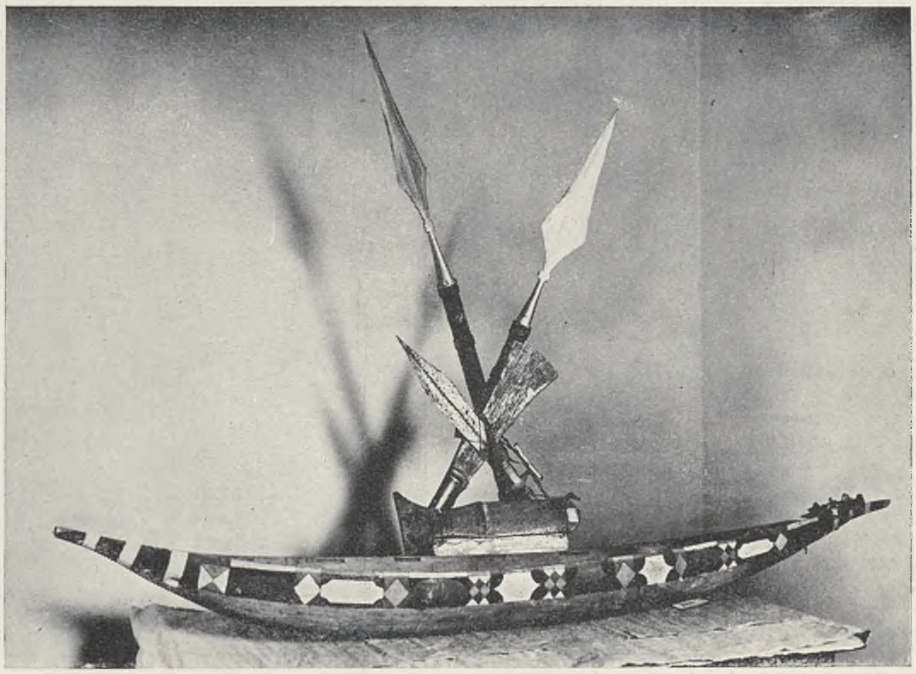
Niemcy zapałali nienawiścią do Rogozińskiego. Doszło nawet do tego, że otrzymał on oficjalne oświadczenie, iż schwytany na terenie niemieckim zostanie bezzwłocznie pozbawiony wolności. Nie zaniechali również ataków na terenie prasy.

Wielki Kaliszanin — Rogoziński w ciągu swej pracy zdobył wiele cennych dla nauki danych, zebrał szereg nadzwyczaj ciekawych eksponatów, słowem w spuściźnie swej pozostawił cenny materjał do badań naukowych.

Kalisz — w którym ujrzał światło dzienne wielki nasz podróżnik — posiada także cenne po nim pamiątki w zbiorach Muzeum Ziemi Kaliskiej. Są to nadzwyczaj cenne rzeźby, wykonane w drzewie, Dahanejczyków, niemal nieznane dotąd w Polsce.

Ofiarował je, brat badacza, Kazimierz, po śmierci Rogozińskiego.

W Muzeum jest także precyzyjnie wykonany i ozdobiony ornamentami model łodzi tubylców kameruńskich.



Fot. J. Kuczyński

Model łodzi kameruńskiej w Muzeum Ziemi Kaliskiej

Oglądając spuściznę tego podróżnika-entuzjasty nie można powstrzymać się od refleksji, że był to człowiek niepospolity, nieustraszony badacz, ale przedewszystkiem gorący patrjota, który nie zawahał się złożyć życie na ołtarzu ukochanej idei — zamorskich kolonij — które miały stworzyć potęgę Polski.

Cześć więc pierwszemu propagatorowi polskich kolonij.

„ZEW MORZA" MIECZYSŁAWA JAROSŁAWSKIEGO

Bałtyk polski ma swoich licznych pieśniarzy: dziejopiśce nasi z czasów dynastji Wazów na tronie polskim, etnografowie, poeci kaszubscy z Derdowskim na wyprzedzie, kunsztmistrze słowa z lat przedwojennych: Sebastjan Klonowicz, Józef Ignacy Kraszewski, Wiktor Gomulicki, Deotyma, Marja Konopnicka, Maryla Wolska wzorzą, tworzą lub jeno skrzętnie zbierają wyobrażenia o pięknie morza, pomorza i zamorza.

Nieco później stają się marynistami w poezji: Jan Kasprowicz, Andrzej Niemojewski, Edward Ligocki, Eugenjusz Małaczewski, K. Makuszyński, J. B. Rychliński, Or-Ot, H. Zbierzchowski, A. Bogusławski, M. Smolarski, a nadewszystko w „Wietrze od morza" Stefan Żeromski, ów prorok rozkwitu Gdyni, polskiej siły morskiej.

Jeszcze bardziej obfitują w powieść morską, w pamiętniki podróżnicze ostatnie lata naszej twórczości beletrystycznej, ale dotąd nikt po Żeromskim nie dał tak pomnikowego olbrzymiego tworu, poświęconego walce dzisiejszej i jutrzejszej o naszą wolność na Bałtyku, jak Jarosławski.

Żeby pokazać w majestacie nieskażonej krasy dziwe piękno Tatr Jan Kasprowicz, K. Tetmajer, Wł. Orkan wnieśli do literatury polskiej gwarę zakopiańską.

Żeby odmalować wieś jak najżywszemi kolorami Władysław Reymont w „Chłopach" posiłkuje się gwarą łowicką.

Żeby pokazać jak najbardziej wiernie i barwnie polskie morze i pomorze Mieczysław Jarosławski pierwszy w literaturę naszą wprowadza *gwarę kaszubską*.

Gdy gen. Haller imieniem Rzeczypospolitej na czele pułków polskich brał w posiadanie ziemie pomorskie i czynił ślub Polski z morzem, było kilku polskich pisarzy przy jego boku, między nimi: Ed. Słoński, M. Dienstl-Dąbrowa i Mieczysław Jarosławski.

N A M O R Z U



Marynarze za pomocą specjalnego przyrządu (sekstans) i czasomierza określają długość i szerokość geograficzną, pod jaką znajdują się na morzu. Oto nastawianie instrumentu na skraj horyzontu i brzeg tarczy słońca

Od tej też pory Jarosławski, z zawodu doktór medycyny, poświęca się gloryfikacji polskiej siły morskiej, zamieszkuje śród Kaszubów w miejscowości Jar nad morzem, poznaje życie Kaszubów, życie rybackie, kaszubską gwarę, gwary tej używa jako budulca dla swoich licznych nowel morskich.

Po „Wietrze od morza", mówiącym nam, że winniśmy zbudować nasze wrota we wszystek świat, Jarosławski daje w dwóch tomach (około 800 stron druku) „Zew morza", mówiący o tem, co te wrota na wszystek świat mogą dać Polsce, jakie im grożą niebezpieczeństwa i jak należy ich bronić.

„Zew morza" (Wyd. Tow. „Rój" 1936 r.) to walka zaborczości niemieckiej z polskim odwiecznym stanem posiadania na wybrzeżu.

Kapitalista berliński Stinn usiłuje zniszczyć patrjotyczną działalność przybyłego z Ameryki na polski brzeg Andrzeja Soplicy, do osiągnięcia tego celu używa różnych środków, nie wyłączając nawet pięknej panny Agnes, która jest narzędziem w ręku Stinna.

Patrjotyczna działalność Soplicy w tej fantastycznej powieści to potężny port — Gdynia.

Tło tej fantastycznej powieści a więc: zwyczaje, ludzie, miejscowości, opisy czynności rybackich, żeglarskich, opisy fauny i flory bałtyckiej, jest niezwykle żywe, prawdziwe i nic dziwnego, bo nikt z polskich pisarzy nie zna tak bezpośrednio i tak dokładnie naszego brzegu „bursztynowego", jak Jarosławski. *R. K.*

ROZBUDOWA ULIC W MIEŚCIE I PORCIE GDYNI

Rok bieżący w Gdyni zaznaczył się wzmożonym tempem rozbudowy ulic.

Komisarjat Rządu przy pomocy finansowej Funduszu Pracy, powierzył wykonanie budowy ulic w mieście firmie A. Przybylski, Biuro Techniczne, w Warszawie, Marszałkowska 22, egzystującej od r. 1900. Umowa obejmuje wykonanie robót na warunkach kredytowych, na ogólną długość ulic około 13 kl, za sumę 1.000.000 zł. Program robót przewiduje wykonanie jezdni z półbruczku w ilości 17.000 m², brukowca I i II kl. — 67.000 m² i chodników — 50.000 m².

Zaznaczyć trzeba, że cały potrzebny materjał do budowy firma A. Przybylski wyrabia całkowicie z miejscowego materjału, dając pracę dużej ilości kamieniarzy i robotników nietylko z Gdyni, ale i z okolicznych powiatów.

W śródmieściu, prócz ulic prawie całkowicie już zabudowanych, pierwszy raz otrzymują nawierzchnie ulice prawie całkowicie niezabudowane, otwierając nowe tereny parcelacyjne, jak np. ul. Abrahama, Jana z Kolna (długości każda około jednego klm) i inne, przyczyniając się tem wydajnie do dalszej rozbudowy miasta, a to przez obniżenie kosztów budowy domów i umożliwienie dostępu do licznych nowych parcel. W ten sposób postulaty komunikacyjne śródmieścia zostaną w roku bieżącym w znacznym stopniu zaspokojone.

Bołączka Gdyni— przedmieścia, jak: Grabówek, Obłuże, Oksywie, otrzymają pierwsze główne arterje komunikacyjne długości około 4 klm, podnoszące ich kulturę i dobrobyt.

Orłowo „Perła naszych kąpielisk", zawdzięczając przyłączeniu do gminy miasta Gdyni, również otrzyma w tym sezonie kilkanaście ulic, nawierzchnie, które wykonuje firma A. Przybylski, a roboty ziemne Kom. Rządu z kredytów Funduszu Pracy.

I w porcie wre praca. Aczkolwiek Urząd Morski, posiadając coroczne kredyty na ten cel, ma mniejsze zaległości, to jednak i w tym roku przeznaczono na budowę ulic około 350.000 zł.

Prace dla Urzędu wykonuje z przetargu także firma A. Przybylski, Biuro Techniczne w Warszawie.

Chociaż rodzaje nawierzchni w porcie i w mieście stosuje się te same, jednak w dużej mierze przeznaczenie ich jest inne. Wykonuje się tu: zabrukowanie nabrzeży w celu zapewnienia bezpieczeństwa pracowników przy przetaczaniu wagonów i przeładunku towarów, budowę placów, dojazdów do magazynów i t. p.



13 kilometrów nowych ulic buduje w Gdyni biuro techniczne A. Przybylski



Budowa nawierzchni w porcie Gdyni (biuro techniczne A. Przybylski)



Rozbudowa nawierzchni ulic w śródmieściu w Gdyni

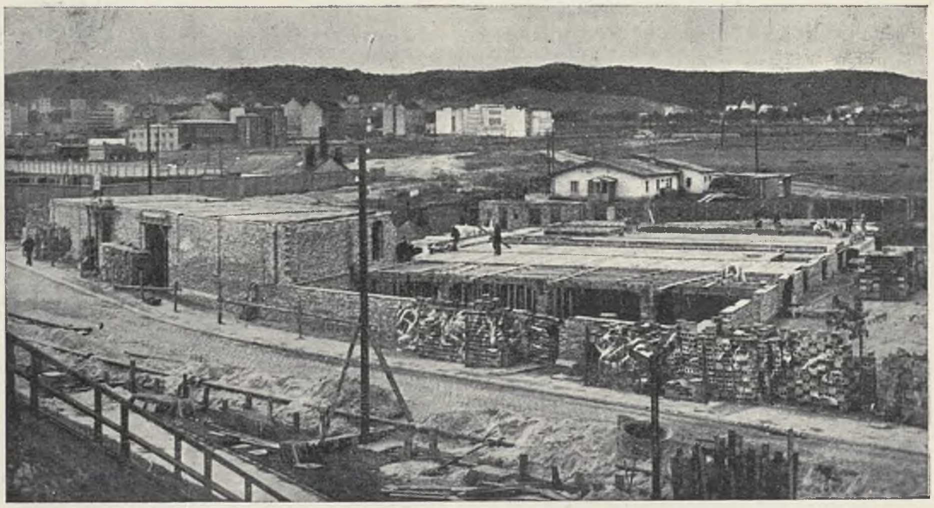
Program robót w porcie przewiduje wykonanie około 14.000 m² nowych ulic i placów, nie licząc dużej ilości chodników i nabrzeż wykładanych balami sosnowemi.

Jak wynika z tych uwag, Gdynia i w tym roku pod względem ilości robót stoi na przodującem miejscu, a powierzenie ich firmie, znanej z solidności, daje pewność, że prace te będą wykonane w terminie, zgodnie z przewidzianym programem i w/g wymagań nowoczesnej techniki drogowej.

PLANOWO POWSTAJE WIELKA GDYNIA

Realizując 5-letni plan zabudowy portowego miasta Gdyni, zapowiedziany wiosną l. b. przez Komisarza Rządu, przystąpiono przede wszystkiem do rozbudowy sieci dróg i ulic, której długość ma wynieść ogółem 90 km. i obejmie centrum miasta, Chylonię, Leszczynki, Obłuże, Oksywie, Witomino, Redłowo, Orłowa i Mały Kack. Koszt budowy nowych dróg oblicza się na 8 miljonów złotych, z czego w roku bieżącym będzie wydatkowane ponad 1600 tysięcy z tem, że wybudowanych zostanie 13 km. dróg i ulic. W szybkiem tempie prowadzone są również roboty kanalizacyjne i wodociągowe, kosztem 1.360.000 złotych. Ponadto miasto buduje nowe szkoły, kosztem 100.000 zł. sieć elektryczną, kosztem 300.000 zł. W najbliższym czasie miasto ma rozpocząć budowę rzeźni, hali targowej i garaży autobusowych. Ogółem, na realizację planu przewiduje się 28 miljonów złotych, z czego roboty inwestycyjne bieżącego sezonu mają pochłonąć 6193 tysiące zł.

C. HARTWIG SPÓŁKA AKCYJNA W POZNANIU BUDUJE MAGAZYNY W GDYNI



Fragment budowy magazynów firmy C. Hartwig S. A. w Gdyni

Do rzędu firm, które dokonują poważnych inwestycyj w Gdyni, należy również firma C. Hartwig Spółka Akcyjna w Poznaniu.

W Gdyni buduje bowiem firma Hartwig własne magazyny z bocznicą kolejową, biurami i garażami.

Spółka Akcyjna C. Hartwig jest międzynarodowym ekspedytorem o zasięgu światowym. Znana jest tak w kraju jak i zagranicą jako największe i cieszące się pełnem zaufaniem sfer gospodarczych i władz państwowych przedsiębiorstwo ekspedycyjno-transportowe.

Dzięki własnym magazynom będzie firma Hartwig mogła po niskich stawkach również kompletować i wysyłać ładunki zbiorowe we wszystkich kierunkach.

Firma C. Hartwig od wielu lat jest oficjalnym ekspedytorem Międzynarodowych Targów w Poznaniu i Katowicach. Ubiegłego roku Spółka Akcyjna C. Hartwig wykonała ekspedycje Wystawy Drogowej w Warszawie, a w bieżącym roku Wystawy Przemysłu Metalowego i Elektrotechnicznego w Warszawie.

Firma C. Hartwig posiada własne Oddziały w następujących miastach: Bydgoszczy, Gdyni, Katowicach, Krakowie, Lwowie, Łodzi, Poznaniu, Warszawie, Wilnie i Zbąszyniu.

Wszystkie Oddziały są koncesjonowane w zakresie załatwienia odprawy celnej.

W Poznaniu firma Hartwig posiada skład wolno-celny.

ŻYWOTNOŚĆ NAJWIĘKSZYCH PORTÓW ŚWIATA W 1934 i 1935 R.

Ruch statków we większych portach świata w r. 1934 i w r. 1935 według danych „Rotterdam Statistick van Handel, Nijverheid en Verkeer“ jest następujący:

	1934 Liczba statków	1934 tys. nrt	1935 Liczba statków	1935 tys. nrt	Przeciętny tonnaż statku
Aleksandrja	2195	5382	2527	6035	2388
Algier	4114	8338	3952	8216	2074
Amsterdam	3222	4638	2893	4178	1444
Antwerpja	10305	16840	11125	18069	1624
Bordeaux	2936	4216	2837	4124	1438
Boston	1223	3883	1303	3905	2997
Bremen	6845	7939	7118	8300	1166
Buenos Aires	2322	8908	2093	8134	3886
Kalkuta	648	2430	629	2348	3732
Cardiff	2652	3156	2744	3226	1176
Cherbourg	907	6731	952	6478	6805
Dunkierka	2760	4467	3018	4645	1539
Durban	1731	5038	1674	5976	3570
Gdańsk	4880	3175	4455	2844	638
Gdynia	4592	4142	4778	4559	964
Genua	5606	11189	brak danych		
Glasgow	1845	4148	1869	4202	2248
Göteborg	3047	3933	33 0	4422	1336
Hamburg	16706	18432	15705	18215	1159
Le Havre	2940	9605	3054	10466	1427
Helsingfors	1690	1458	1764	1580	896
Houston	2489	9009	2522	9259	3671
Hull	3643	4846	3816	5267	1389
Kiel	5147	1092	5072	1070	211
Kobe	4172	15808	4422	16764	3791
Königsberg	2523	1054	2863	1106	386
Kopenhaga	9621	4884	9508	5107	537
Leningrad	1843	2284	brak danych		
Lizbona	3007	12475	3116	12160	3902
Liverpool	6426	14078	7036	13981	1987
Londyn	14614	21717	14039	21829	1555
Lubeka	4211	789	4254	1004	236
Los Angeles	1718	5981	2693	9877	3668
Malmö	5721	2700	5769	2569	445
Marsylja	9886	16637	9135	16612	1819
Memel	1030	623	brak danych		
Montevideo	3614	9337	1631	8087	4958
Montreal	1036	3741	1059	3973	3752
Neapol	9929	12077	brak danych		
Newcastle o/Tyne	4104	4942	3629	4386	1209
New Orleans	2276	6469	2505	10959	4375
Nev York	5099	25290	5264	25352	4816
Oran	3364	6289	3168	6242	1979
Osaka	2814	9190	3159	10410	3295
Oslo	2857	3166	2919	3067	1051
Filadelfja	1647	5059	1746	5415	3101
Pireus	6962	7150	7726	7563	979
Ryga	1221	887	1076	834	775
Rio de Janeiro	1599	8307	brak danych		
Rotterdam	13276	20962	12813	20933	1634
San Francisco	3759	7349	1732	7996	4617
Szanghaj	1993	8570	1911	8532	4465
Signapoore	5989	14610	5930	14800	2496
Southampton	2648	10349	2643	10756	4059
Sztokholm	2176	2465	2870	2794	973
Sydney	1306	6251	1433	6613	4615
Tallin	1285	809	1427	835	585
Vancouver	2718	6830	2744	6242	2275
Wenecja	4726	5337	brak danych		

W zestawieniu tem Gdynia zajmuje (na wejściu statków) 23 miejsce i 3-e na Bałtyku (po Kopenhadze i Mölme). (Polska Gospodarcza“).

Podany tu ruch statków daje pojęcie o obrocie towarowym, o żywotności najważniejszych portów świata.

LOTNICZA LINIA KOMUNIKACYJNA POMIĘDZY ZSRR A ST. ZJEDNOCZONEMI

Pod przewodnictwem naczelnika urzędu lotnictwa cywilnego, dowódcy korpusu Tkaczowa, odbyła się pierwsza narada w sprawie uruchomienia linii lotniczej pomiędzy ZSRR i Stanami Zjednoczonymi. W naradzie wzięli udział inżynierowie lotniczy oraz lotnicy m. in. Lewoniewski.

Omawiane były dwa warianty trasy powietrznej, opracowane przez inżyniera Korfa i Miklaszewskiego. Pierwszy wariant, który różnił się nie wiele od trasy lotu Lewoniewskiego, spotkał się z przychylną oceną. Marszruta według tego wariantu idzie z Moskwy przez Krasnojarsk, Jakuck, Ojmakon, zatokę Nogajewo, Anadyr zatokę św. Wawrzyńca, Nowe, Fairbanks, White Horse, Seattle. Długość trasy wynosi 11.600 kilometrów.

REGULARNE LINJE OKRĘTOWE W GDYNI

ANGLIA — Londyn (Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe) co 2 tyd., Lech 27.8 i 10.9 (Polskie Zjedn. Korp. Bałt.) co dwa tygodnie, Baltorover 17.9 Hull Polsko-Brytyjskie-Towarzystwo Okrętowe) co tydzień, s. s. Lwów 17.9, Lublin —, Manchester - Liverpool (F. G. Reihold Ltd.) co 1 — 2 tyd. Kentucky 16.9, Offe 18.9 Leith - Grangemout (F. G. Reihold Ltd.) co tydzień, Helder 12.9, Bristol Bergenske Baltic Transports Ltd.)

BELGIA — Antwerpia (Żegluga Polska S. A.) co tydzień, „Śląsk“ 18.9 i „Hel“ 18.9, (Ferd. Prowe, Sp. z o. o.) co 10—11 dni (Rummel i Burton) co 3 tygodnie.

DANIA — Kopenhaga — co tydzień (F. G. Reinhold) „Sleipner“—i 5.9, Odensee—Aurbus (F. G. Reinhold Ltd.), co 2 tygodnie, ż. m. Erna—.

ESTONIA—Tallin (Żegluga Polska, S. A.), co tydzień Cieszyn 16.9, Capella—, Tallin F. G. Reinhold) co 3 tygodnie.

FINLANDIA—Kotka, Wiborg Żegluga Polska) co tydzień, (Lenczat i Co) s. o. s.

FRANCJA — Havre - Cherbourg (Polsko-Bryt. Tow. Okrętowe co 2 tyg. Dunkerque Havre (F. G. Reinhold), Shjöld 13.9, Bordeaux (F. G. Reinhold Ltd.) co 2—3 tygodnie, (French Line).

HOLANDIA—Amsterdam (F. C. Reinhold Ltd.) co tydzień (Ferd. Prove, Fanna 16.9, Rotterdam (Żegluga Polska), Chorzów 16.9, (Lenczat i S-ka) z ograniczoną odpow. co 2 tyg., Wiborg 16.9 (August Wolff).

ŁOTWA — Ryga (F. G. Reinhold co trzy tygodnie) (Aug. Wolff). Ryga — Liepaja (Żegluga Polska S. A. co 2 tyg., Anna Greta 16.9.

LITWA—KŁAJPEDA (Żegluga Polska S-ka Akc.), s. Anna Greta 4.9 (Bergeńske Balt. Transp. Ltd.) co 8 dni, (F. C. Reinhold Ltd.) co 2 tygodnie.

NIEMCY— HAMBURG Ferd. Prome dwa razy w tygodniu (Żegluga Polska) „Tczew“ 5.9.

NORWEGIA—Wschodnio-norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne (Bergenskie Baltic Transports, Ltd.) co 2 tygodnie, Zachodnio-norweskie porty: Stavanger — Bregen — Trondheim i inne (Bergenske Baltic Transports, Ltd.) co 2 tygodnie.

HISZPANJA — PORTUGALJA — MAROKKO — ALGIER — ITALJA — Lisbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Maragau — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Agadir — Tetuan — Fedhala Bergenske Baltic Fransports, Ltd) co dwa tygodnie.

SZWECJA— Abus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg (Bergenske Baltic Transports Ltd.) co 2 tygodnie, Iwan 14.9, (Żegluga Polska) co 14 dni, Blenda—; Behnke i Sieg „Libau“ 31.9.

PÓŁNOCNA AMERYKA — Wybrzeże zachodnie: (Bergenske Transports Ltd) San Pedro — San Francisko — Alameda — Oakland — Vanciuland (Am. Scantic Line), (Gdynia-Ameryka linje żegl.)

PŁN. AMERYKA, Nev York — Halifax — (Gdynia-Ameryka) „Batory“ 23.9

RIO-JANEIRO, Buenos, Aires — Santos — Montevideo (Polska Agencja Morska), Bergenske Baltic Transports Ltd.), Johnson Line Pacific 20.9 i Gdynia-Ameryka „Pułaski“ 11—16.9

INDJE — Port Said — Suez — Karachi — Bombay— Madras — Calcutta — Rangoon (Bergenske Baltic Transports Ltd)

PORTY GULFU— Huston, Galveston, New Orleans (Bergenske Baltic Transports Ltd.) co 3 — 10 dni na wejściu, co miesiąc na wyjściu, Titania 16.9.

PORTY LEWANTU — Alexandria — Pireus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa (Polska—Lewant), „Vikinglad“ 14.9.

POŻEGNANIE STATKU SZKOLNEGO „DAR POMORZA“

Statek szkolny „Dar Pomorza“, który niedawno odbył chlubną podróż dookoła świata, przygotował się do nowej podróży na Pacyfik i tym razem bardziej niebezpiecznej, bowiem będzie przepływał koło przylądka Horn, stanowiącego południowy cypl Południowej Ameryki i znanego śród żeglarzy z najniebezpieczniejszych mroźnych burz.

Dnia 15 września r. b. odbyło się w Gdyni uroczyste pożegnanie statku szkolnego „Dar Pomorza“, udającego się w 8-miesięczną podróż szkolną wzdłuż następującej trasy: Gdynia — kanał Panamski — wyspy Galopagos — Tahiti — przylądek Horn — Buenos-Aires — Gdynia.

Na uroczystość pożegnania statku przybył Pan Minister Przemysłu i Handlu A. Roman, w towarzystwie Komisarza Generalnego Rzplitej w Gdańsku Pana Ministra Papee, Panów: Dyrektora Departamentu Morskiego Min. Przem. i Handlu Możdżeńskiego, Dyrektora Gabinetu, Gietrycha, Radcy Ambasady Polskiej w Paryżu Stebelskiego, radców w Min. Przem. i Handlu: Piłsudskiego, Jackowskiego i Gebethnera, oraz Sekretarza Welscha. Władze wojskowe reprezentowane były przez Dowódcę Obrony Wybrzeża Komandora Frankowskiego, władze administracyjne Gdyni — przez Wicekomisarza Rządu Szaniawskiego, Urząd Morski — przez Wicedyrektora Inż. Garnuszewskiego, sfery portowe — przez Konsula Korzona. W pożegnaniu statku wzięli udział również rodzice, krewni i znajomi uczniów, zaokrętowanych w liczbie 62 na statku.

Uroczystość rozpoczęła odprawiona na górnym pokładzie statku msza św. przez ks. Partyka, który w okolicznościowym przemówieniu życzył załodze pomyślnośc w podróży naokoło świata.

HOTEL CONTINENTAL W GDAŃSKU

JAKO JEDNA Z POLSKICH PLACÓWEK



Poważną polską placówką w Gdańsku jest Hotel Continental, w którym centralizuje się życie miejscowych i przyjezdnych Polaków. Hotel ten cieszy się zasłużoną frekwencją, gdyż daje do dyspozycji przyjezdnym gościom luksusowo urządzone pokoje i wykwalifikowaną służbę, bez wyjątku władającą językiem polskim. Stworzenie tego polskiego ośrodka na obczyźnie jest wyłączną zasługą dyr. Hotelu Continental p. Henryka Brezińskiego, którego doświadczenie i fachowa inicjatywa, nacechowana troską o utrzymanie polskości w swojem przedsiębiorstwie, stawiane mogą być za wzór i zasługują na wszechstronne uznanie. Wszyscy przyjezdni Polacy winni popierać wysiłki dyr. Henryka Brezińskiego, korzystając z gościnności Hotelu Continental, jednego z pierwszorzędnych Hoteli wolnego m. Gdańska.

PÓŁWYSEP HELSKI UZNANO ZA REJON UMOCNIONY

Dekret m Prezydenta Rzplitej z 21 sierpnia, ogłoszonym w sierpniowym n-rze Dziennika Ustaw, półwysep helski wraz z przylegającymi wodami został uznany za rejon umocniony.

Granicę rejonu od strony lądowej t. j. zachodniej stanowi leśna linia działowa, przebiegająca przez półwysep z północnego-wschodu na południowy zachód obok koty terenowej 5.2 56 stopni 46,9 min. płn. szer. geogr. i 18 st. 27,4 min. wsch. dł. geogr.), oraz jej przedłużenie w linii prostej przez polskie wody terytorialne.

STEFAN GÓRZYŃSKI: ŚWIAT DUSZY A DUCH DZIEJÓW XX STULECIA. WARSZAWA, 1936.

Nakładem wydawnictwa „Świat spółczesny". Były redaktor „Świata spółczesnego", autor kilkunastu prac historycznych i prac poświęconych cywilizacji i kulturze spółczesnej ogłosił drukiem tę nową pracę stojącą na przełomie popularnego dziś pozytywizmu w nauce, materjalizmu w stosunkach socjalnych a zbliżającej się nowej ery, która przez wyniesienie nowych wartości dla człowieka przezwycięży pozytywizm, czyniąc zeń nową mumię w muzeum dziejów.

Na treść tej ciekawej pracy złożyły się następujące rozdziały:

Świat duszy — Idea a rzeczywistość — Świat na rozdrożu — Oblicze duchowe XIX i XX stulecia — Zmierzch cywilizacji wieku XX — Świat w płomieniach. Jednostka, naród i państwo — Państwo i Rząd — Duch dziejów XX stulecia a młode pokolenie — Religja a wychowanie obywatelskie — O ideał wychowawczy — Taką niechaj będzie droga Wasza! O rozwoju zainteresowań naukowych po wojnie światowej — Świat duszy, pisarz i dzieło — Człowiek we własnem zwierciadle — My i Wy, dwa pokolenia — Człowiek Jutra. Zwycięstwo krwi czy zwycięstwo ducha? — Świat duszy i technika — Miłość własna naszych czasów — Co jest małe i co wielkie w człowieku XX wieku? — Na drodze ku Wieczności — U progu nowego milenium.

RADOSŁAW KRAJEWSKI: IDEOLOGJA SŁOWIAŃSKA. WYDAWNICTWO SŁOWIAŃSKIEGO TOW. LITERATÓW. ROK 1936.

Szerzący się coraz bardziej ruch słowiański w Polsce i innych państwach słowiańskich domagał się pracy, któraby była programem najogólniejszym tego ruchu, zakrojonej na najdalszą przyszłość. Pierwszą próbą zbudowania tak pojętych wytycznych programu jest „Ideologja słowiańska".

„RUCH SŁOWIAŃSKI".

Czasopismo, ukazujące się dotychczas we Lwowie po niewielkiej przerwie zostało wznowione, w Warszawie i będzie się ukazywało jako organ Związku Słowiańskiego. „Ruch Słowiański" niezawodnie będzie wyrazem prądów nurtujących w naszych organizacjach słowiańskich i będzie wyrazistym obrazem wszystkich poczynań w Polsce, a częściowo i zagranicą pod przewodem wielkiej idei słowiańskiej. Adres redakcji „Ruchu Słowiańskiego": Warszawa, Stare Miasto 31.

NIEMIECKIE OŚWIETLENIE POLSKIEJ POLITYKI MORSKIEJ.

Ukazała się książka dr. Jutta Rudershausen'a p. t. „Die Polnische Seehandelspolitik" jako 21 tom „Osteuropeischen Forzchungen".

Znamiennym w tej pracy pruskiego autora jest pytanie: czy Polsce potrzebny jest handel morski?

„Rudershausen rozpatruje to pytanie z dwojakiego punktu widzenia: z gospodarczego i politycznego. Z punktu widzenia gospodarczego uznał polski handel morski jedynie za częściowo uzasadniony. Natomiast znajduje on pełne uzasadnienie z *polskiego* punktu widzenia politycznego. Zdaniem autora Polska rozbudowuje bowiem swój handel morski prawie wyłącznie dlatego, by nawiązać jaknajściślejszą łączność ze swem niewielkiem wybrzeżem i w ten sposób uzasadnić „nienormalny" stan podziału Niemiec na dwie części przez polski „korytarz".

Dr. Rudershausen argumentuje to zupełnie otwarcie, posługując się przytem bogatym materjałem naukowym i publicystycznym, zaczerpniętym, zarówno z literatury niemieckiej, jak polskiej. Długi wykaz źródeł, zamieszczony na końcu dzieła, i bardzo liczne odsyłacze, nie uchroniły jednak autora od pewnych nieścisłości rzeczowych, a przedewszystkiem od wysoce tendencyjnego, jednostronnego przedstawienia rzeczy. Na 80 stronach zanalizowano zagadnienie rozwoju Gdyni i naszego handlu morskiego, przyczem autor usiłuje wykazać, że naturalny układ stosunków powinien pchać Polskę raczej w kierunku uprawiania handlu z sąsiadem wschodnim i zachodnim, aniżeli rozwoju obrotów na linji północ — południe. Niemniej publicysta niemiecki zmuszony był stwierdzić, że rozwój handlu polskiego przez Gdańsk i Gdynię jest imponujący, że udało się nawet w znacznym stopniu pozyskać tranzyt czeskosłowacki dla naszych portów i że rozwój obrotów morskich zapowiada się, szczególnie w pewnych dziedzinach, całkiem dobrze.

Te niewątpliwe sukcesy polskiej ekspansji morskiej usiłuje dr. Rudershausen pomniejszyć w najrozmaitszy sposób. Wskazuje więc na zjawisko, że towary, które wywozimy i przywozimy drogą morską, są znacznie mniej wartościowe, aniżeli te, które transportujemy lądem i że wskutek tego w r. 1934 wprawdzie 71% (tonażowo) naszego handlu zagranicznego szło przez Gdańsk i Gdynię, to jednak pod względem wartości stanowiło to zaledwie 60%. Przedewszystkiem zaś stara się autor niemiecki pomniejszyć znaczenie naszych osiągnięć na morzu przez wykazanie, jak wysoce nadmierne koszty były połączone z rozbudową Gdyni, że Gdańsk przecieżby wystarczył, że porty niemieckie spełniały przecież doskonale swoje zadanie jeszcze przed kilku laty. Dr. Rudenshau sam oblicza pozatem, że ofiary polskiego rządu na rzecz polityki handlu morskiego wynosiły 1 do 2 miljardów zł., przyczem znaczenie tej sumy jest stosunkowo niewielkie w porównaniu z ofiarami, jakie na ten cel poniosło całe polskie gospodarstwo narodowe".

DRUKOWANO NA PAPIERZE DOSTARCZONYM PRZEZ FIRMĘ „PNIOWIEC" sp. z o. o. (WARSZAWA, DŁUGA 48)

Klisze wykonano w Zakładzie Chemigraficznym „Spójnia Chemigrafów", Warszawa, Żelazna 28, tel. 607-04.
Prenumerata dwumiesięcznika „FLOTA POLSKA" rocznie, t. j. za 6 zeszytów, — zł. 12. (Administracja za terminowe dostarczenie czasopisma nie bierze odpowiedzialności). Pojedyńczy zeszyt zł. 2.
Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kredytowa 9, 1 p. Konto w P.K.O. 25.110.
Redakcja i Administracja czynna jest od godz. 3-ej do 4-ej. Ceny ogłoszeń: cała strona 600 zł., 1/2 350, 1/3 250, 1/4 200.

Dyrektor wydawnictwa: *E. Lindner.* Redaktor i wydawca: *Radosław Krajewski.*

Druk. M. GARASIŃSKI. Warszawa